>

Title : Discussions on the Demands for Grants Nos. 1 to 16 in respect of the Budget (Railways) for 2010-2011 (Discussion concluded, All the cut motions moved were negative).

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up discussion and voting on the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2010-2011.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for the year 2010-2011 have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within fifteen minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions, slips in respect of which are received at the Table within the stipulated time, will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any Member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

MR. DEPUTY SPEAKER : Sh. Syad Shahnawaz Hussain to speak.

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन (भागलपुर): महोदय, मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि इस महत्वपूर्ण रेल की अनुपूरक मांगों पर चर्चा के लिए आपने मुझे बोलने का अवसर दिया है। जब से यूपीए की सरकार आयी है, यूपीए वन में मनमोहन सिंह जी के रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी थे और हमने पांच साल में छह रेल बजट उनके सुने थे। जो आखिरी वाला बजट था, वह काफी भारी-भरकम था और उससे बहुत सारी उम्मीदें देश को जगी थीं। सरकार बदली, हम कह सकते हैं कि प्रधानमंत्री जी की जो पहली पारी थी, उसके रेल मंत्री लालू जी थे और दूसरी पारी में रेल मंत्री हमारी दीदी ममता बनर्जी जी आयीं। हम लोगों को इनसे काफी उम्मीद है। पहले तो मैं उन्हें भागलपुर के सांसद के नाते और मेरे संसदीय क्षेत्र में उन्होंने एक गरीब रथ वहां के लिए कर दिया, उस दिन शोर-शराबे में वे उसका जिक्र यहां नहीं कर पायीं, लेकिन रिकॉर्ड पर उन्होंने किया, उसके लिए मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं भागलपुर से सांसद हूं और वह अंग प्रदेश माना जाता है। वहां अंगिका की भाषा बोली जाती है, हमने इस विषय को कई बार पार्लियामेंट में उठाया है। मैं माननीया रेल मंत्री जी से मिला था और मैंने उनसे कहा था कि वहां विक्रमशिला के नाम पर तो विक्रमशिला एक्सप्रैस है, लेकिन अंगिका के नाम की पहचान भी होनी चाहिए। हमारे मित्र निशिकांत दुबे जी वहीं के रहने वाले हैं और वहां पर बड़ी संख्या में लोग अंगिका बोलते हैं। मैं फिर से धन्यवाद के साथ अपनी बात की शुरूआत करता हूं कि जब मैंने इनसे मांग की तो इन्होंने जो भागलपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस जो भागलपुर से बंगलौर जाती है, उसका नाम इन्होंने अंग एक्सप्रेस कर दिया है। यह इसी 24 मार्च से शुरू हो गया है और उसका नाम अब अंग एक्सप्रेस है।

इसके लिए मैं पूरे अंग प्रदेश की तरफ से भागलपुर की जनता की तरफ से दीदी को धन्यवाद देता हूँ। जैसे हमारी विपक्ष की नेता और हम सब लोगों की तरफ से यह धन्यवाद हम उनको पहुँचाने का प्रयास कर रहे हैं। ...(व्यवधान) धन्यवाद कर दिया है। अब वे एक्सैप्ट करेंगी तब ठीक होगा। ...(व्यवधान)

मुझे इस बात की खुशी है कि मंत्री जी ईस्टर्न रीजन की हैं। पहले तो बंगाल और बिहार में बहुत नज़दीकी रिश्ता है और उस रिश्ते को हम बराबर निभाते हैं। कोलकाता में कभी भी हम लोग जाते हैं तो ऐसा नहीं लगता कि हम बिहार से अलग किसी राज्य में आए हैं। हमें लगता है कि हम अपने ही प्रदेश में आए हैं। मैं पहले भी जब किशनगंज से सांसद था तो देखता था कि वहाँ रोड के इस पार बिहार और रोड के उस पार बंगाल होता था। अब भी जब मैं भागलपुर से सांसद हूँ तो बड़ी तादाद में बंगाली समाज हमारे यहाँ रहता है। शरत् चन्द्र जी भागलपुर के थे, देवदास वहीं लिखी गई। रवीन्द्रनाथ टैगोर ने अपना पूरा समय भागलपुर में गुज़ारा। गीतांजलि उन्होंने वहीं लिखी और इस नाते बंगाल के लोगों से मेरा बहुत अपनापन रहता है। लेकिन दीदी ट्रैज़री बैंच पर बैठी हैं और हम उनके सामने बैठे हैं। इसलिए हमारी जो विपक्ष की ज़िम्मेदारी है, उसको शालीनता से आपके सामने रखने का पूरा प्रयास मैं करूँगा। मैं जानता हूँ कि वे मेरे साथ मंत्री रही हैं और हम लोगों ने साथ काम किया है। इसलिए जब भी मैं संसद में बोलने के लिए खड़ा होता हूँ तो शब्दों का चयन ज्यादा तीखा नहीं करता हूँ लेकिन अपनी बात को गंभीरता से रखने का प्रयास करता हूँ। मेरी नेता सुषमा स्वराज जी ने मुझे रेलवे के विषय पर बोलने का अवसर दिया है, मैं इसके लिए उनको धन्यवाद देता हूँ। इसके साथ ही साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि इस बार ममता जी ने रेल बजट रखा, पहले यूपीए-1 के रेल मंत्री ने बजट रखा था। सरकार में कलैक्टिव रिस्पॉनिसबिलिटी होती है, सरकार में एक मंत्री का बजट नहीं होता है। आप जब भी कोई बजट बनाकर लाते हैं तो कैबिनेट से उसका अपूवल होता है। जब उस पर कैबिनेट मुहर लगा देता है तो इसका मतलब होता है पूरी सरकार का बजट। अगर यूपीए-1 के रेल मंत्री ने कुछ घोषणाएँ कीं तो उसको यूपीए-2 की रेल मंत्री को अपूव करना चाहिए, ऐसा हमारा मानना है। क्योंकि सरकार बदली नहीं है, सरकार यूपीए-1 से यूपीए-2 हो गई है। लेकिन जो हमें उम्मीद थी, वैसा नहीं हुआ। बहुत सारी घोषणाएँ चुनावों से पहले हुई। जब चुनावों का माहौल था तो लालू जी बिहार में घूम रहे थे और इलैक्शन का समय था। संसद में तो हम लोग मिलते जुलते हैं लेकिन वहाँ पर लालू जी जब कभी शिलान्यास या उद्घाटन करने आते थे तो इतनी भीड़ होती थी, ऐसा माहौल होता था कि उसमें जाएँ या न जाएँ, कैसे जाएँ, हम यह सोचते थे। वहाँ बड़ी घोषणाएँ हुई। मंत्री की घोषणा मतलब सरकार की घोषणा होता है। हम लोगों ने उसको मान लिया। हम लोगों ने कहा कि हम मानते हैं। लेकिन जब सरकार बदल गई तो हमें मालूम नहीं था, लोगों ने हमें मिठाई खिला दी, हमारे यहाँ भागलपुर में डीआरएम कार्यालय खुल गया। बहुत बड़ा बोर्ड लग गया, रेलवे का काफी पैसा खर्च हुआ। एक ओएसडी वहाँ बैठा दिया गया जो वर्किंग डीआरएम के तौर पर काम कर रहा है। हम तो विपक्ष में थे। हम तो यह नहीं कह सकते थे कि इंटरिम बजट में प्रणव दा ने कोई घोषणा नहीं की, लालू जी ने कैसे की, इस बजट का कोई मतलब नहीं है। यदि हम ऐसा कहते तो पब्लिक हमसे और नाराज़ होती। एक तो वह डीआरएम कार्यालय दे रहे हैं, आपको सब कुछ दे रहे हैं और आप सांसद होने के नाते, स्वागत करने की जगह छोटा दिल दिखा रहे हैं। हमने भी अपनी ज़िम्मेदारी और दायित्व का निर्वाह किया और बड़ा स्वागत किया कि डीआरएम कार्यालय भागलपुर को मिला है। कभी तो वह अंग प्रदेश की राजधानी होता था। अब अगर वहाँ डीआरएम कार्यालय मिला तो वह भागलपुर के लोगों का अधिकार था। उसके बाद एक घोषणा हुई कि भागलपुर से अजमेर एक ट्रेन जाएगी। उस घोषणा के बाद वह ट्रेन भी वहाँ से चली, बाजाफ़्ता झंडी दिखाई गई, भले ही सांसद के नाते हमें उसमें रिज़र्वेशन नहीं मिला। उसमें कुछ खास दल के लोग वहाँ से अजमेर शरीफ़ गए, Hवाजा के दरवाज़े पर गए, वहाँ हाज़िरी दी। मैं उस ट्रेन से नहीं गया, लेकिन मैं भी चुनाव से पहले हाज़िरी देने Hवाजा गरीब नवाज़ के दरवाज़े पर गया था।

लेकिन आज मैं बड़े दुख से कह रहा हूं कि वह ट्रेन नहीं है। आप जिस समय रेल बजट पढ़ रही थीं तो उस समय आपने कहा कि किशनगंज से अजमेर के लिए मैं शाहनवाज़ के लिए ट्रेन चला रही हूं। मैं जब अपने क्षेत्र में गया तो लोग कह रहे थे कि आप एमपी भागलपुर से हैं, लेकिन ममता जी तो कह रही थीं कि आप किशनगंज से ट्रेन मांग रहे थे। मैंने कहा कि दीदी ने मुझे बाद में कहा कि मुझे भागलपुर भूल गई और किशनगंज याद रहा, मैंने समझा कि तुम्हारा क्षेत्र वही है। वहां से तो आपने ट्रेन चला दी, लेकिन अजमेर की ट्रेन भागलपुर से जो चलनी थी, वह उससे महरूम हो गया। एक दिन राजधानी की भी घोषणा हुई थी। हमारा गुज़ारा बंगाल के बिना नहीं हो सकता है, क्योंकि राजधानी यदि दिल्ली से चलती तो भागलपुर होते हुए कलकत्ता जाती। इससे कलकत्ता के लोगों को फायदा होता। जब हम कलकत्ता और बंगाल की बात करते हैं, जब कोई बिहार का व्यक्ति करे तो आप यह मानिए कि हम यह बात बायस होकर नहीं करते हैं, हम इस बात को मानकर चलते हैं कि वह हमारा पड़ोसी राज्य है। आप जितनी ट्रेन बंगाल के लिए चलाएंगी, उसका लाभ हम लोग स्वयं उठा लेंगे, यदि आप स्टॉपेज देती रहेंगी। इन्होंने राजधानी की घोषणा की, वह भी नहीं हुई। मैं आपसे गुज़ारिश करना चाहता हूं, आपकी सरकार है, आप काफी ताकतवर मंत्री हैं, आपकी बात का प्रभाव है, आपकी

बात का रसूख है, आपकी वजह से यह सरकार है। आपके कुछ बोलने पर यह सरकार वजन में आती है। आप जिस सरकार में मंत्री हैं, उस सरकार में सत्ता का इतना जबरदस्त उबाल है, सत्ता के मद में सराबोर मंत्री दिखते हैं। जब हम उनसे बात करना चाहें तो हमारी क्या बात है, उन्हें तो बहुमत मिल गया है। आपको तो लगता है कि आपको बहुमत आ गया है, लेकिन आपको बहुमत नहीं मिला है, आपको केवल 206 एमपी मिले हैं, लेकिन आप इस तरह से व्यवहार कर रहे हैं, जैसे स्वर्गीय राजीव गांधी के ज़माने में आपको तीन चौथाई बहुमत मिला था, 206 की जगह, शायद आप इस आंकड़े से 412 वाला व्यवहार कर रहे हैं। आप इसे डबल मान रहे हैं, आपको सहयोगी की भी चिन्ता नहीं है।...(व्यवधान)

योजना मंत्रालय में राज्य मंत्री और संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री वी.नारायणसामी): आप रेल बजट पर भाषण दीजिए।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, यह मुझ से यह उम्र में बड़े हैं और यह अभी राज्य मंत्री हैं, जबकि मैं कैबिनेट मंत्री रहा हूं। जब इन्हें कैबिनेट मंत्री बना दें, तब मुझे सलाह देंगे, मैं इनकी सलाह को हमेशा स्वीकार करूंगा, क्योंकि यह योग्य व्यक्ति हैं। लेकिन इनके साथ अन्याय हो रहा है। यह अन्याय की वजह से ही ऐसा बोल रहे हैं। हम छोटे-छोटे थे, तब से हम इन्हें पार्लियामेंट में देखते आ रहे हैं।...(व्यवधान)

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, I don't need his support. I am very much happy about it. ...(*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : माननीय सदस्य आप विषय पर बोलिए।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, राजनीति में ट्रेनिंग नहीं होती है। यह संसद ही ट्रेनिंग है। हम लोग यहीं से सीखते हैं कि कौन कैसे बोलता है? जब हमारे सीनियर बोलते हैं तो हम उन्हें बड़े ध्यान से सुनते हैं।

श्रीमती अन्नू टण्डन (उन्नाव): हम आपको सुन रहे हैं।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आप तो सुनने आयी हैं। आप पहली बार सुन रही हैं, और लोगों ने तो सुना हुआ है।

महोदय, मैं तीसरी बार सांसद चुनकर आया हूं और पिछली लोक सभा में भी मुझे बहुत से विषयों पर बोलने का अवसर मिलता था और मैं बड़ा सीखता हूं।...(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : कृपया शांत रहें और बोलने दीजिए।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, जब टोकाटोकी होती है तो मेरी ऊर्जा बढ़ जाती है, जो पुराने लोग हैं, वह इस बात को जानते हैं कि शाहनवाज़ को टोकना नहीं, यदि टोकेंगे तो ज्यादा दिक्कत देगा, इसलिए मैं कहता हूं कि आराम से सुनिए। स्वामी जी, जब मैं इधर बोलता था तो आप उस हाउस में थे, अब आप आए हैं तो आप मेरा भाषण ध्यान से सुनिएगा तो आपको बाद में अच्छा लगेगा। हम आपको कोई तीखा कहने वाले नहीं हैं।

महोदय, हम यह उम्मीद करते हैं कि रेल मंत्री चिन्ता करेंगी। लेकिन मैं जानता हूं कि दीदी आप लोगों से खुश नहीं हैं, आप जिस तरह से मंत्रालय चला रहे हैं, उसमें कोई विभाग ठीक नहीं चल रहा है, उस नाते हेल्थ मिनिस्ट्री की चिंता भी दीदी को करनी पड़ रही है, क्योंकि अस्पताल भी खोल रही हैं। दीदी सपोर्ट्स मिनिस्ट्री की भी चिन्ता कर रही हैं। जब दीदी सपोर्ट्स मिनिस्टर थीं तो बड़ी सक्सेसफुल मिनिस्टर जानी जाती थीं। मैं भी खेल मंत्री रहा हूं, मैं जानता हूं कि उनका ट्रेक रिकार्ड अच्छा है। वह खेल और बिजली की भी चिन्ता कर रही हैं। आज संसद में भी पावर कट हो रही थी, हम गिन रहे थे 15 बार लाइट गई। हम यह चर्चा नहीं कर सकते कि ए.सी. नहीं चल रहा था, क्योंकि हम लोग तो फील्ड के आदमी हैं। हर शनिवार और रविवार को लू की लपटें भी चलती रहें तो भी हम अपनी कांस्टीट्यूंसी में जाते हैं, लेकिन आज हालत यह है कि संसद में भी बिजली का यह हाल है। अब रेलवे से भी एक हजार मेगावाट बनाने की बात कही है,। मैं यह देख रहा हूं कि उन्होंने बीस अरबन डेवलपमेंट और स्कूलों की भी चिन्ता की है। सिब्बल साहब क्या करेंगे, पूरे देश के अंदर लोग शंका में हैं कि सिब्बल साहब क्या करने वाले हैं। इतने काबिल आदमी को बनाया है कि क्या सब को काबिल बना देंगे, यही पता नहीं लग रहा है। अभी तक वह एजेंडा चल रहा है। दीदी ने होस्टल्स की भी चिन्ता की है, 381 डायग्नेस्टिक सेंटर भी खोलने वाली हैं। रेलवे के अंदर आपका विज़न बड़ा है। मैं यह समझ सकता हूं कि आज रेलवे में जितनी पैसे की जरूरत है, मैं जानता हूं कि आपको नाराज करने की रूलिंग पार्टी की हिम्मत नहीं है, वे ऐसा रिस्क नहीं ले सकते। आपने जो पैसा मांगा है, सिर्फ हम लोग नहीं, पूरा देश आपके साथ है, वह पैसा आपको रेलवे के लिए मिलना चाहिए। प्रणव दा भी बंगाल के ईस्टर्न इंडिया हैं, ईस्टर्न इंडिया से जो अन्याय हुआ है, उसे न्याय में बदलने के लिए आपको मदद करेंगे, लेकिन आज हालत क्या है। हम यहां आलोचना के लिए खड़े नहीं हुए, लेकिन वेकअप अलार्म बजाने का अधिकार किस को है, विपक्ष को है। हमारा लोकतंत्र में यह हक है कि सोती हुई सरकार को हम जगाएं। हम जानते हैं कि आप बड़ी मेहनत कर रहे हैं, लेकिन आज हालत क्या है। रेल को विश्वस्तरीय बनाने की बहुत जरूरत है। करीब एक करोड़ अस्सी लाख से ज्यादा यात्री प्रतिदिन रेल में चलते हैं और 8700 ट्रेनें हैं, 5700 मालगाड़ियां हैं। भारतीय रेल विश्व में मशहूर है, लेकिन पटरी बिछाने में जितने भी सांसद इनसे सहमत होंगे, हम लोग रेल मंत्री जी के यहां कागज लेकर जाते हैं। मैं जानता हूं कि आप रेल लाईन बिछाने में बहुत तेजी से काम कर रही हैं। आप एक रेल लाईन कोलकत्ता होते हुए राइटर बिल्डिंग तक बिछा रही हैं। हमें पता है कि आप जो राइटर बिल्डिंग की तरफ रेल लाईन बिछा रही हैं, उसमें भी आपको काफी मेहनत करनी पड़ रही है। हम चाहते हैं कि राइटर बिल्डिंग खाली हो और उसके अंदर नयी चेतना जगे। हम चाहते हैं कि आप देश के लिए काम करें। आप मंत्री हैं, हम आपका यश नहीं चाहते, आपको सीमित करना नहीं चाहते, हम नहीं चाहते कि आप बंगाल की मंत्री जानी जाएं, हम यह आरोप आप पर नहीं लगाएंगे। हम यह भी नहीं चाहेंगे कि आप ईस्टर्न इंडिया की मंत्री जानी जाएं। हम आपसे यह अपेक्षा करते हैं कि आप पूरे देश की मंत्री जानी जाएं, आपका पूरे विश्व में नाम हो। लालू जी ने क्या किया, क्या नहीं किया। इनका नाम तो हार्वर्ड में पढ़ाने के लिए आ रहा था, आज कल नहीं आ रहा है।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद (सारण): सभी लोग आपकी बात को समझ रहे हैं। अगर आपका कोई काम अधूरा है तो पूरा करवा लीजिए।...(व्यवधान)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : लालू जी आप लोगों को उकसा रहे हैं, आप उस चक्कर में मत पड़ें। जब लालू जी का अंतरिम बजट था तो लास्ट बजट में मेरी पार्टी ने मुझे भी खड़ा किया था और तब कोई झगड़ा हो गया था, इसलिए मैं आज कोई झगड़ा करने के मूड में नहीं हूं। आज उधर से मुझे कितना ही कोई उकसाने की कोशिश करे, मैं संयम रखने वाला हूं।

हम चाहते हैं कि आपका यश बढ़े। आपने वाइट पेपर की बात कही थी। इसकी बिहार एवं पूरे देश में बड़ी चर्चा हुई और जब आप वाइट पेपर लाई तो उसका बीच का पेपर चला गया, कौन सा पेज गायब हो गया, किस ने गायब कर दिया, उसमें किस का प्रभाव पड़ गया, आप तो किसी के प्रभाव में आने वाली नहीं हैं। आज आपने जो 20-ट्वंटी का विज़न दिया, अब तो यहां खाली क्रिकेट की बात हो रही है। यहां 20-ट्वंटी सिर पर खड़ा है, आईपीएल 20-ट्वंटी की बात हो रही है, लेकिन रेल का जो 20-ट्वंटी है, उसकी चर्चा नहीं हो रही है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता, लेकिन मैं आपसे यह जरूर कहना चाहता हूं कि आज दिक्कत है कि रेलवे एक बहुत बड़ा इफ्रास्ट्रक्चर है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम रोल की पटरियां ज्यादा नहीं बिछा रहे हैं, जो रेल लाइनें बननी चाहिए, जहां जरूरत है, वहां रेल लाइनें बनाई नहीं जा रही हैं। ठीक है, जब श्री लालू प्रसाद जी, रेल मंत्री थे, तब उन्होंने बिहार में कुछ रेल लाइनें बिछाई। हम लोगों की रेल लाइन तो अधूरी ही रह गई। फोरबिसगंज से गलगलियां और गलगलिया से अररिया थी, वह अधूरी ही रह गई। श्री लालू प्रसाद जी के घर से, श्रीमती राबड़ी देवी के घर तक रेल लाइन बन गई। उसमें हमें कोई ऐतराज नहीं है। हां, ठीक है, वह देवरिया तक बनी है। वे बिहार की मुख्य मंत्री रही हैं, यदि उनके घर तक रेल लाइन बनाई गई है, तो उसमें हमें कोई ऐतराज नहीं है। हम लोगों को तो बहुत खुशी है। लालू प्रसाद जी का ही ससुराल जाने हक नहीं है, हमें भी उस रूट पर जा सकते हैं, हमें भी ससुराल जाने का हक है। वे हमारे बड़े भाई हैं। हम उनके यहां भी जा सकते हैं।

महोदय, माननीय लालू प्रसाद जी ने बिहार में रेलों के निर्माण की बहुत घोषणाएं की थीं, उनमें से अनेक रेल लाइनें अभी तक अधूरी हैं। जो घोषणाएं नीतीश जी के टाइम में हुई, उन पर भी काम नहीं हो रहा है। रेलवे बहुत बड़ा इफ्रास्ट्रक्चर है। इसलिए हमारी अपेक्षा है कि आपको रेलवे में बहुत काम करने की जरूरत है। यह मंत्रालय कांटों का ताज है। यह कोई आसान काम नहीं है। इसमें बहुत मेहनत की जरूरत है। इस नाते हमें यह उम्मीद है कि आप रेलवे इफ्रास्ट्रक्चर को और अच्छा करने वाली हैं, लेकिन मुझे आज बहुत दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि जो आधुनिकीकरण होना चाहिए और जिस प्रकार से रेलों का विकास होना चाहिए, जो बचे हुए काम पूरे होने चाहिए, वे पूरे नहीं हो रहे हैं।

महोदय, पार्लियामेंट एक ऐसा स्थान बन गया है, जहां सिर्फ घोषणाएं होती हैं। पहले सामान्य बजट और रेल बजट से लोगों को बहुत उम्मीद होती थी और लोग रेडियो

पर इन्हें सुनते थे और टेलीविजन पर दिन भर चर्चा होती थी, लेकिन इस बार रेल बजट आया, कहीं कोई चर्चा नहीं हो रही है। लोगों को यह लग रहा है कि अरे साहब यह घोषणा तो हो गई, अब यह होगा या नहीं, किसे पता है। पहले पार्लियामेंट में जो घोषणा होती थी, उसका बहुत वजन होता था। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि रेलवे के अंदर आज मॉडर्नाइजेशन की जरूरत है। रेलवे के ट्रैक को मजबूत करने की जरूरत है और रेलवे के ट्रैक के विस्तार की जरूरत है। आज भी दुनिया के विकसित और विकासशील देशों की तुलना में हम ट्रैक बिछाने में बहुत पीछे हैं। आज चीन हमसे बहुत आगे है। वह तो अरुणाचल के बॉर्डर तक रेल बिछा रहा है। हम लोग बिहार में, बंगाल में, उड़ीसा में, राजस्थान में, तामिलनाडु में, गुजरात में और देश के सभी प्रदेशों में रेलवे ट्रैक बिछाने में हम बहुत पीछे हैं। मैं जानता हूं कि एम.पी. के ऊपर बहुत दबाव होता है, लेकिन आज उस बारे में कुछ नहीं हो रहा है।

महोदय, कश्मीर में, श्री अटल बिहारी वाजपेयीजी जी के नेतृत्व में, हम लोगों ने रेल लाइन बिछाई, ट्रैक बनाया और लालू जी वहां गए, नारियल फोड़ दिया और फीता काट दिया। काम हम ही लोगों का था, लेकिन रेलवे के काम में टाइम लगता है। आप जो काम कश्मीर में आज करेंगे, पांच साल बाद, जब वह काम पूरा होगा, तो फीता कोई और काटेगा। अभी जितना भी काम नजर आया है, श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में, जब नीतीश कुमार जी, रेल मंत्री थे, तब अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार थी, तब रेल और हवाई जहाज के बहुत काम शुरू किए गए, जो अब जाकर पूरे हुए और आप लोगों को फीता काटने का मौका मिला। रेलवे और हवाई जहाज के कामों में बहुत समय लगता है। यह एक दिन का काम नहीं है। यह प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना नहीं है।

श्री मदन लाल शर्मा (जम्मू): महोदय, मैं माननीय सदस्य से जानना चाहता हूं कि वे कभी कश्मीर गए, यदि गए थे, तो कब?

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : अभी भी गए थे। आप वहां नहीं थे। आप दिल्ली में ही थे। आजकल आप कश्मीर में कम रह रहे हैं। हमने पता किया था, आप वहां नहीं थे। हमने आपको खबर देने की कोशिश भी की, लेकिन आपको हमारे बारे में सूचना नहीं मिल पाई।

महोदय, आज जरूरत है कि रेलवे के ट्रैक को और अच्छा किया जाए। बहुत बार ऊंचे-ऊंचे ख्वाब दिखाए गए। आज कोई नॉर्मल ट्रेन में अपने क्षेत्र से संसद आए, तो वह यहां टाइम पर पहुंचेगा ही नहीं और मीडिया वाले दिखाते हैं कि इतने महत्वपूर्ण विषय पर संसद खाली रही। हमें रेलवे के लगभग 40 टिकिट एक वर्ष में मिलते हैं। हम अपनी कांस्टीट्यूंसी जाते हैं, तो दो महीने में ही हमारी हवाई यात्रा के टिकिट खत्म हो जाते हैं। जब हमारी हवाई यात्रा के टिकिट खत्म हो जाते हैं, तो हम रेलवे से सफर करते हैं। कोई भी सांसद टाइम पर नहीं पहुंच सकता है। आजकल तो आपकी सरकार में जहाज से भी कोई टाइम पर नहीं पहुंच सकता है। यहां जितने भी सांसद हैं, यदि वे रेल से अपनी कांस्टीट्यूंसी से चलें, तो दो दिन से पहले यहां कोई भी नहीं पहुंच सकता है। आज भी हमें अपनी कांस्टीट्यूंसी से यहां आने में दो-दो दिन लग रहे हैं। आपने उच्च गति के जिन रेल गलियारों को बनाने की बात कही थी कि 250 से 350 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से आप रेल चलाएंगे, लेकिन उस पर कोई काम नहीं हुआ।

अब साल बीता जा रहा है। पांच साल तो लालू जी ने यूपीए वन का बिता दिया और एक साल आपका हो गया। पहले तो आप लोगों ने कहा था कि सौ दिन-सौ दिन, अब तो साल पूरा हो गया, कोई फंक्शन आपका नहीं होगा। यह हम भविष्यवाणी कर रहे हैं। आपने वादा कर लिया लेकिन आज हम आपसे जानना चाहते हैं कि आप जो साढ़े तीन सौ किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से ट्रेन चलाने वाले हैं, उसमें खर्च कितना होगा? क्या यह सिर्फ आश्वासन है या सिर्फ भाषण है? तकदीर से तो लोगों को ट्रेन मिलने वाली नहीं है, काम से ट्रेन मिलेगी। हम लोगों को आप जो कहती हैं, वही जाकर हम कांस्टीट्यूंसी में बता देते हैं। जब आप रेल बजट पढ़ती हैं, तो हर एमपी आपसे अपेक्षा करता है, लेकिन दिक्कत यह है कि आज मुझे इसे बात का विश्वास हो गया है कि जो सपोर्ट आपको मिलना चाहिए, गवर्नमेंट से उतना पैसा नहीं मिल रहा है। रेलवे आधुनिकीकरण के लिए जितना काम करना चाहिए, उतना काम नहीं हो रहा है। आज रेलवे के ट्रैक की मजबूती के लिए कोई काम नहीं हो रहा है। जब वाजपेयी जी की सरकार थी तो रेल ट्रैक को मजबूत करने के लिए नीतीश कुमार जी ने ट्रैक के लिए पैसा दिया था। उस समय सतूह हजार करोड़ रूपए दिया था, तब आप भी मंत्री थीं। आज उस पर कोई काम नहीं हो रहा है।

उपाध्यक्ष जी, जो सिविल एविएशन मिनिस्टर होता है, कमिश्नर रेलवे सेफ्टी उसके अंडर में होता है। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर था, तो कमिश्नर रेलवे सेफ्टी का डिपार्टमेंट मैं देखता था और इस नाते मैं आपसे कह सकता हूं कि आज सेफ्टी पर कोई काम नहीं हो रहा है। आप ही के यहां बंगाल में किशनगंज से आगे ट्रेन की टक्कर हुयी थी और सब लोगों ने जाकर, तब नीतीश जी रेलमंत्री थे, उनसे इस्तीफा मांगा था। एकदम तुंत, नैतिकता के आधार पर नीतीश जी ने रेलमंत्री के पद से इस्तीफा दे दिया था, लेकिन आज टक्करयेाी चंतू पर कोई काम नहीं हो रहा है। सेफ्टी की बात कहें, तो उसके अंदर कोई प्रोग्रेस नहीं हुयी है।

आज विश्व स्तरीय स्टेशन की बात हो रही है। कैसा होता है विश्व स्तरीय स्टेशन? मैं तो यह सोच रहा हूं कि आप कहिए कि फर्स्ट क्लास में जा रहे हैं और वहां पर कोई ए.सी. न हो, वहां कोई व्यवस्था न हो, तो क्या केवल नाम का फर्स्ट क्लास होगा? विश्व स्तरीय स्टेशन में लालू जी ने पहले 18 स्टेशंस की घोषणा की। वह घोषणा तीन साल पहले की थी। लालू जी को सौभाग्य प्राप्त नहीं हुआ कि वह विश्व स्तरीय स्टेशन का उद्घाटन कर पाएं। अब आप इस पद पर आ गयी हैं। लालू जी की यूपीए को सपोर्ट की चिट्ठी अभी भी राष्ट्रपति जी के पास ही है। ...(<u>व्यवधान</u>) आपने जो विश्व स्तरीय स्टेशन की घोषणा की थी। हम सब बातें याद नहीं दिलाना चाहते, हम पुराने जमाने में नहीं जाना चाहते हैं। यह सोचकर हमें और भी चिंता होने लगेगी। आपके यूपीए वन के कार्यकाल में कुल्हड़ की बात हुयी थी, वह भी नहीं हो रहा है। यह तय हुआ था कि खादी की चादर उसके अंदर होगी, लेकिन वह भी नहीं है। खादी से तो कांग्रेस के लोगों का बड़ा पुराना लगाव रहा है, लेकिन आजकल तो खादी पहनकर नेता ही नहीं आ रहे हैं, तो इसके बारे में चर्चा करना भी ठीक नहीं है। मैं समझता हूं कि जो विश्व स्तरीय स्टेशन की बात है, उसको बढ़ाकर आपने पच्चीस कर दिया है, फिर पचास भी कर दिया गया, लेकिन मैं आपसे जानना चाहता हूं कि इसमें बिहार का भी कुछ हक है या नहीं? केवल पटना का नाम आया, पटना तो पहले ही हो गया था। बिहार के लोगों ने कोई अन्याय नहीं किया। हम भी इस देश के वासी हैं। हम लोग थोड़ा टैलेंटेड होते हैं, कंपटीशन में एग्जाम देते हैं और ज्यादा संख्या में पास कर जाते हैं। इसका यह मतलब नहीं है कि हम लोगों पर एकदम रेड टेप लगा दिया जाए। बिहार से रेल मंत्री ज्यादा रहे, तो इसका मतलब अब बिहार में रेल का काम ही छोड़ दिया जाए। बिहार के अंदर भागलपुर के बाद कोई विश्वस्तरीय स्टेशन दीजिए। कहीं नहीं देना हो तो नालंदा, विक्रमशिला, तक्षशिला में ...(<u>व्यवधान</u>) मैंने कहा कि ये तीन संस्कृति इस पूरे भारतीय उपमहाद्वीप में जानी जाती हैं। तक्षशिला तो चला गया पाकिस्तान में और अब हमारे पास धरोहर क्या बची? नालंदा, जहां के हमारे नीतीश बाबू हैं और विक्रमशिला के हमारे मित्र निशिकांत दुबे जी यहां बैठे हुए हैं। उदय सिंह जी और कीर्ति आजाद जी भी वहीं से आते हैं।

उपाध्यक्ष जी, मुझे सौभाग्य कि मैं विक्रमशिला का सांसद हूं। वहां से पूरी दुनिया को शिक्षा दी जाती थी। अगर वहां अंतराष्ट्रीय स्तर का स्टेशन ...(<u>व्यवधान</u>) उपाध्यक्ष जी, इतनी जल्दी घंटी बजा दी, अभी तो मैंने शुरू किया है। हमारी 116 एमपीज की पार्टी है।

उपाध्यक्ष महोदय : आपको आधा घंटा हो गया है। आपके सामने घड़ी है और आपकी पार्टी से 6 सदस्य बोलने वाले हैं।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : उपाध्यक्ष जी, अभी तो हमने शुरू किया है।...(<u>व्यवधान</u>)

उपाध्यक्ष महोदय : मैंने आपको बता दिया है, बाकी आप देखिए।

â€¦(<u>व्यवधान</u>)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : रेलवे का इंजन जब स्टार्ट होता है, उसके तुंत बाद सीटी बज जाए तो दिक्कत हो जाती है।...(<u>व्यवधान</u>)

उपाध्यक्ष महोदय : आजकल बिजली से चलने वाली ट्रेन हैं। दबाने से स्पीड और बढ़ती है।

â€¦(<u>व्यवधान</u>)

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : विक्रमशिला में पालवंश का शासन था, जो बंगाल के थे। इसलिए मैं कहता हूं कि आपको भागलपुर में विश्वस्तरीय स्टेशन बनाना चाहिए। उपाध्यक्ष जी, मेरी आपके माध्यम से गुजारिश है कि आखिर रेलवे के अंदर कब सुधार होगा। हम ट्रेन में जाते हैं, हमारे यहां एयरपोर्ट नहीं है। हर हफ्ते शुक्रवार को जब हम जाते हैं तो बंगाल के सारे सांसद मिल जाते हैं। वे कहते हैं कि आप कोलकाता इतना क्यों आते हैं। मैंने कहा, हम कोलकाता आते नहीं हैं बल्कि यहां से होकर भागलपुर जाते हैं। वहां फ्लाइट से जाते हैं, फिर हावड़ा-जमालपुर ट्रेन, मुंगेर वाले मोनाजिर साहब के क्षेत्र की ट्रेन पकड़ते हैं। हालत ऐसी है कि कई बार हमारे कोलकाता के कार्यकर्ता हमें खाना देते हैं। एक दिन उन्होंने हमें खाना दिया। हमने उसे नीचे रख दिया। हमारी आंख लग गई और जब सोकर उठे तो देखा कि वह खाना चूहा खा गया था। ट्रेन में मच्छर काटते हैं, उसे बर्दाश्त कर लेंगे, क्योंकि बिहार में बहुत दिनों तक बिजली नहीं होती थी तो मच्छर काटते थे। इसलिए थोड़ी आदत है। लेकिन ट्रेन में बदन पर तिलचट्टा भी चलता है। इससे बड़ी दिक्कत होती है। ट्रेन में जो बैड-रोल मिलता है, उसका जो कम्बल है, शायद दीदी को और किसी ने भी कम्प्लेंट की होगी, वह इतना गंदा होता है कि उस पर पेंटिंग बनी हुई होती है। हमें लगता है कि उसमें मार्डन आर्ट बना हुआ है। उसे ओढ़ने में दिक्कत होती है।...(<u>व्यवधान</u>) निशिकांत जी ने कल ही कम्प्लेंट दी है। कम्बल में से बदबू आती है, खुशबू नहीं आती। इस तरह की कई चीजें मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूं। मेरे खड़े होने का मतलब वेक-अप अलार्म है। आज भारतीय जनता पार्टी विपक्ष में है। हम पॉज़िटिव एप्रोच के विपक्ष हैं, हम सिर्फ नेगेटिव लाइन पर ही नहीं

चलते, जैसे सरकार के लोग सत्ता के मद में चूर होकर चल रहे हैं। हमारा काम आपको जगाते रहना है। आपने रेलवे में निजी क्षेत्र की भूमिका की तैयारी की है। मैं उसके बारे में लम्बा नहीं बोलूंगा। उस विषय को मैं अपने दूसरे साथियों के लिए छोड़ता हूं।

सेफ्टी और सिक्युरिटी के हाइजीन पर ध्यान देना चाहिए। आप विश्वस्तरीय स्टेशन बनाएंगी। रेलवे में टूरिज़्म पर डैवलपमैंट होना चाहिए। उस पर कोई ध्यान नहीं है। आप जयपुर से ट्रेन चलाएंगी, कोलकाता से चलाएंगी, दिल्ली से चलाएंगी। इन जगहों से बहुत ट्रेन चल रही हैं, लेकिन ऐसे क्षेत्र जो उपेक्षित हैं, उन पर आपको काम करना चाहिए। उपाध्यक्ष जी, हम आपके माध्यम से अनुरोध करना चाहते हैं। दीदी, आप जब से रेल मंत्री बनी हैं, हम देख रहे हैं सैंट्रल हाल के खान-पान में थोड़ा सुधार हुआ है। हमने एक दिन देखा कि शत्रुघ्न जी भी यहीं खाना खा रहे थे। इन्होंने कहा कि बहुत बढ़िया खान-पान हो गया है। लेकिन रेलवे में जो खाना मिलता है, आप उसे एक-आध बार चैक करके देखिए। वह एकदम हाइजीनिक नहीं होता, कहीं से भी कुछ चढ़ा देते हैं। उसे खाकर लोग बीमार होने लगे हैं। हम गुजारिश करना चाहते हैं कि यूटीएस सिस्टम, आपने पोस्ट ऑफिस में भी आरक्षण की व्यवस्था कर दी है। इसको और बढ़ाना चाहिए और यूनीवर्सिटीज में ले जाना चाहिए। इसे ऐसे स्थान पर ले जाना चाहिए जहां पर ज्यादा लोग आते हैं ताकि टिकट की व्यवस्था जल्दी हो जाये। आपके उस विषय को भी ध्यान में लाना चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि आज आरक्षण नहीं होता।

उपाध्यक्ष जी, आप हम लोगों के कस्टोडियन हैं। हम आपके जरिये यह गुजारिश करना चाहते हैं कि कई बार एम.पी, का भी रिजर्वेशन नहीं होता। अब आपने डीआरएम या डीसीएम को पावर दे दी जब उसका रिश्तेदार जाये, तो फट से सीट रिलीज कर देता है और एम.पी. साहब आये, तो टी.टी. से वह सैटिंग किये रहता है। वह कहता है कि सर, आज सीट ही नहीं है। अब हमें पार्लियामैंट में आना है। आप ऐसी व्यवस्था कीजिए कि अगर संसद सत्र चल रहा है और एम.पी. अगर पार्लियामैंट आना चाहता है, तो आप उसके लिए गाड़ी में एक सीट रखिये। आप टी.टी. के लिए सीट रख रहे हैं, लेकिन एक एम.पी. पार्लियामैंट नहीं आ सकता। आज रिजर्वेशन में इतनी दिक्कत आ रही है जिसका मैं जिक्र नहीं कर सकता।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने घंटी बजा दी है, इसलिए मैं बहुत लम्बा विषय न रखते हुए बिहार की तरफ आता हूं। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि बिहार के लोग कोई समुद्र के किनारे नहीं रहते हैं। समुद्र के किनारे जो राज्य हैं, वहां व्यापार बहुत पहले शुरू हुआ था। अब बंगाल, महाराष्ट्र और गुजरात समुद्र के किनारे स्थित राज्य हैं। वहां ट्रांसपोटेशन का काम वह वहां होता है। वहां व्यापारी आते थे। जब जॉइंट बिहार था, तो हमारे यहां कोयला, बाक्साइट आदि सब कुछ था। इन सबको निकालकर अलग राज्य कर दिया। कभी बिहार में इस बात के लिए आंदोलन नहीं हुआ कि यह बिहार का सामान है, इसलिए इसे नहीं ले जाना चाहिए। आज हम डेवलप नहीं हुए। हमारे पास भारत सरकार से भी छोटी-मोटी चीजें हैं। बिहार, यू.पी. पूरे ईस्टर्न इंडिया के अंदर पिछड़ गये हैं। आज एक भारत हो गया है और एक इंडिया हो गया है। हम सब पिछड़े लोग हो गये हैं। हमारे बीच में जो उत्तर के राज्य हैं, वे भारत कहला रहे हैं और कुछ राज्य तरक्की कर गये हैं। हम शुभकामना देते हैं कि सब राज्यों को तरक्की करनी चाहिए और गणतंत्र पूरा मजबूत होना चाहिए। इसमें कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन आज बिहार के साथ क्यों अन्याय हो रहा है? आज बिहार के मुख्यमंत्री श्री नीतीश कुमार जी ने आपको चिट्ठी लिखी थी। हमें लगा कि उन्होंने आपको चिट्ठी लिखी है, तो उनकी सब बात आप मान लेंगे, लेकिन हमारी कोई भी बात मानी नहीं गयी। आज नतेश्वर से सितलामपुर, नरेरा से शिवपुरा लाइन, हरनौत वाला वर्कशाप, पटना-गंगा रेल कम ओवरब्रिज है, उसका काम सुस्त है। रेल कम ओवरब्रिज जो मुंगेर में है, मोनाजिर साहब मुंगेर के रहने वाले हैं। ...(व्यवधान) जब हम बच्चे थे, तब से देख रहे हैं कि वह ब्रिज बन रहा है। अब बड़े हो गये हैं। थोड़े दिन में हम कहेंगे कि बुजुर्ग हो गये, तब भी वह रेल ब्रिज नहीं बनेगा। अगर वह बन जाये, तो उससे पूरे बंगाल को फायदा होगा। वहां बहुत स्लो काम चल रहा है।

दीदी, मेरी आपसे दरख्वास्त है, हम जान रहे हैं कि आप मिशन बंगाल पर लगी हुई हैं। लेकिन थोड़ा बिहार भी आइये। हम आपका ऐसा स्वागत करेंगे जैसा बंगाल में भी नहीं होता। आप एक बार जरा टाइम दीजिए। आप मुंगेर का पुल का विजिट कीजिए। श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में हम लोग गये थे। श्री नीतीश कुमार जी ने छः महासेतु बनाये थे। कोसी में एक महासेतु बनाया। हम लोग वहां गये थे। मैं कोसी का हूं। उस समय हुक्मदेव बाबू भी गये थे। उन्होंने मखाने की माला श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को पहनायी। हम लोगों को बड़ी अपेक्षा थी। लालू जी के समय में वह काम कैसे स्लो हो गया, इस बात पर हमें बडी चिन्ता हुई। अब इनके लोग समझते हैं कि बिहार में बहुत काम हो गया। एक आम इप्रेशन संसद में होता है कि स्वाती बिहार के रेल मंत्री हुए और वहां सब काम हो गया। लेकिन आप हमारे यहां फील्ड में विजिट कीजिए। बिहार में कुछ नहीं हुआ है। आज कोसी ब्रिज अधूरा है। आज पटना-गया जो डबलिंग का काम है, वह अधूरा है। सकरी हसनपुर का काम अधूरा है। मुजफ्फरपुर-सीतामढ़ी का काम नहीं हो रहा। हाजीपुर-सिगौली का काम नहीं हो रहा। महाराजगंज-मसरक का काम नहीं हो रहा। मैं आपके जरिये यह कहना चाहता हूं कि अररिया से गलगलिया का था, उसका सर्वे लालू जी के समय में हुआ था। वह काम अधूरा है। आज कोसी के खुद दिनेश यादव जी, सहरसा के हमारे एम.पी. बैठे हुए हैं। आज वहां रेल लाइन तो बड़ी हो गयी, लेकिन ट्रेन के नाम पर कुछ नहीं है।

क्या हमें अधिकार नहीं है? सिर्फ पटना में गाड़ी चली जाएगी, पटना हमारी राजधानी है, हमें गर्व है इस बात का। पटना के माननीय सांसद बैठे हुए हैं, इनके यहां सब कुछ दीजिए, अच्छी बात है। हम लोग इनसे कोई झगड़ा करने नहीं आए हैं। पटना पर सभी लोगों का अधिकार है। लालू जी का डेरा वहीं है, भले सांसद छपरा से हैं। सकरी लोखहा वाला काम नहीं हुआ। चुनाव से पहले आपने छपरा में जो व्हील प्लांट लगाया था, हर ब्लॉक में फैक्टरी खोल दी, लोगों को लगा अब बहुत कुछ मिलेगा, लेकिन जैसे ही आप आए, सब काम बंद हो गया है। ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आपको पूरी जानकारी नहीं है। व्हील फैक्टरी का 90 प्रतिशत काम पूर्णति पर है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : आपने पिछले बजट में मधेपुरा के बारे में जो एनाउंस किया, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। चम्पारण के बारे में माननीय रमा देवी जी ने पिपैरिया, ढाका, पताही, मधुवन, शिवहर लाइन की बात कही है, उस पर ध्यान देना चाहिए।

दीदी, हम लोगों को बहुत दिक्कत होती है, जैसे आपको बंगाल में दिक्कत होती है, जनता के प्रति जवाबदेही होती है, उसी तरह भागलपुर में लोग जवाब मांगते हैं। लोग कहते हैं कि आप भारत सरकार में मंत्री रहे हैं, आप यहां सामने की बेंच पर बैठते हैं, आपका क्या प्रभाव है जो वहां डीआरएम कार्यालय नहीं बन पा रहा है। आप इसे थोड़ा देर से कीजिए, लेकिन कर दीजिए। उसमें कोई दिक्कत नहीं है। पहले वाला जो एनाउंसमेंट हुआ है, उसी को कर दीजिए। राजधानी की जो बात हुई है, उसे भी कर दीजिए। इसके अलावा तिनपहाड़-भागलपुर लाइन है, उसको कर दीजिए। मंदार पर्वत जिससे समुद्र मंथन हुआ था, जिसमें अमृत मिला था, वह हमारे यहां भागलपुर में है, वहां बहुत से पर्यटक आते हैं और देवघर जहां लोग सुल्तानगंज से जल लेकर जाते हैं। उपाध्यक्ष जी, आप भी वहां गए हैं। वहां पर बहुत बड़ा टूरिस्ट सर्किट डेवलप कर सकते हैं। उसकी नई रेल लाइन शुरू करनी चाहिए। आज भागलपुर से गोरखपुर और लखनऊ के लिए कोई ट्रेन नहीं है। आपकी लखनऊ-बर्रौनी ट्रेन है, आपको उसे भागलपुर तक एक्सटेंड कर देना चाहिए, वह गाड़ी दिन भर वहां खड़ी रहती है। मैं यह बात दीदी को बार-बार कह चुका हूं, दीदी मेरी बात सुन-सुनकर ऊब गयी होंगी। जिस तरह कलकत्ता में हावड़ा और सियालदह, दो स्टेशन हैं, उसी तरह भागलपुर में गंगा के उस पार नौगछिया है और गंगा के इस पार भागलपुर है। जब पुल नहीं बना था तो जो कटिहार-बर्रौनी लाइन पर ट्रेन जाती थी, वह वहां नहीं रूकती थी, छोटा स्टेशन था। आपने उसे मॉडल स्टेशन बना दिया, बहुत अच्छा काम हो रहा है। नौगछिया के लोग बहुत खुश हैं। उनकी तरफ से मैं आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन स्टेशन अच्छा करा देंगी और वहां से ट्रेन हम लोगों को चिढ़ाते हुए निकल जाती है कि इतनी बड़ी आबादी, भागलपुर, जो अंग की राजधानी रह चुका है, विक्रमशिला, जहां का सांसद शाहनवाज हो, वहां ट्रेन नहीं रूकेगी। इससे लोगों को बहुत दिक्कत होती है। खगड़िया जंक्शन में जितना रेवेन्यु है, उतना ही रेवेन्यु नौगछिया में है।...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आप तो भागलपुर में प्लेन ले जा रहे थे।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : प्लेन वाला मामला अभी चल रहा है, ले जा रहे हैं। सरकार नहीं बनी नहीं तो अब तक प्लेन वहां उतार ही देते। आपके गया में हमने किया या नहीं? गया में उद्घाटन के समय आपको ले गए थे। आप उद्घाटन करते थे, तो हम लोगो की फोटो नहीं देते थे, लेकिन उस समय आप एमपी थे, आपको गया ले गए, आपकी और राबड़ी जी की फोटो लगवाई थी।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपके संरक्षण में एक और बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। जिस तरह से कोलकाता में सियालदाह और हावड़ा दो रेलवे स्टेशंस हैं, उसी तरह आप भागलपुर रूट पर मुंगेर पुल बनेगा तो हमें काफी सुविधा हो जाएगी। आज भागलपुर स्टेशन का नाम नौगछिया (भागलपुर) है। मेरा इस संदर्भ में दीदी से निवेदन है कि आप वहां से गुजरने वाली रेलगाड़ियों का वहां पर एक-एक मिनट का ठहराव कर दें। ...(व्यवधान) अगर खगड़िया से कम रेवेन्यू आपको वहां मिले तो फिर भले ही उनका स्टापेज वहां न रखें। मैं यह कोई बात कम्पीटिशन की हैसियत से नहीं कह रहा हूं। मेरा कहने का मतलब है कि खगड़िया में रेलगाड़ी रुकती है, आप वहां भी रोक दें। आपको खगड़िया जितना ही रेवन्यू वहां से भी मिलेगा। वैसे मैं खुद उस एरिया का हूं और भागलपुर से चुनाव लड़ा हूं।

श्री लालू प्रसाद : आप बोल रहे हैं कि भागलपुर में पैसेंजर को उतार दें, अगर उसने टिकट आगे का लिया है तो क्या उसे वहीं उतार देंगे?

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मेरे कहने का यह मतलब नहीं है। नौगछिया को भागलपुर का स्टेशन मानकर आप भागलपुर में नौगछिया को भागलपुर का स्टेशन मानकर वहां भी रेलगाड़ियों का ठहराव दे दें तो वहां के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। नौगछिया अंतर्राष्ट्रीय स्तर की सिटी है, बाबा धाम लोग जाते हैं तो वहीं सब लोग उतरेंगे और उन्हें काफी सहूलियत हो जाएगी। अगर रेल मंत्री जी ऐसा कर देंगी तो आपको बहुत यश मिलेगा, आपका बहुत नाम होगा और रायटर बिल्डिंग

की तरफ आप तेजी से बढ़ेंगी।

भागलपुर-यशंतपुर एक्सप्रेस एक दिन चलती है और बाकी समय खड़ी रहती है। उस ट्रेन को तीन दिन चलाने का काम करें। पटना में भारत के प्रथम राष्ट्रपति स्वर्गीय राजेन्द्र बाबू जी की मूर्ति पटना रेलवे स्टेशन के बाहर लगनी चाहिए। वैसे आपने वहां एक रेलवे स्टेशन का नाम नाम राजेन्द्र नगर स्टेशन किया है, लेकिन उनकी मूर्ति वहां नहीं लगाई गई है।

श्री लालू प्रसाद : राजेन्द्र नगर स्टेशन पर मैंने राजेन्द्र बाबू का स्टेच्यू लगवा दिया था।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : मैं पटना रेलवे स्टेशन की बात कर रहा हूं, क्योंकि राजेन्द्र नगर स्टेशन पर ज्यादा यात्री चढ़ते-उतरते नहीं हैं। जब मैं सिविल एविएशन मिनिस्टर था तो मैंने कोलकाता एयरपोर्ट पर नेताजी सुभाष चन्द्र बोस का स्टेच्यू लगाया था। इसलिए हमारा आपसे निवेदन है कि राजेन्द्र बाबू की एक बड़ी मूर्ति राजेन्द्र नगर स्टेशन के बाहर लगनी चाहिए।

श्री शत्रुघ्न सिन्हा (पटना साहिब): मैंने इसकी मांग की हुई है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : पटना के सांसद और मेरे साथी शत्रुघ्न सिन्हा जी भी मेरी इस बात से सहमत हैं और इन्होंने भी इसकी मांग की हुई है।

मैं रेल मंत्री जी को शुभकामनाएं देता हूं और आपसे अनुरोध करता हूं दीदी आपको डरने की जरूरत नहीं है। हम सबका सहयोग आपके साथ है। आप अच्छा काम करेंगी तो हम अपना सहयोग आपको देंगे। इस बार जितना पोजिटिव विपक्ष इस सरकार को मिला है, आपके भाग्य से, ऐसा पोजिटिव विपक्ष पहले किसी सरकार को नहीं मिला है। नारायण स्वामी जी मेरी इस बात को याद रख लें। हम आप लोगों को सहयोग कर रहे हैं, तो ज्यादा सत्ता के अहंकार में चूर होकर चलेंगे तो आपका भी थरूर की तरह विकेट गिर जाएगा। इसलिए थोड़ा सा नार्मल रहें। लोकतंत्र में सत्ता पक्ष और विपक्ष दोनों की बराबर की जिम्मेदारी होती है। देश चलाने का कांट्रेक्ट सिर्फ आपका ही नहीं है, हमारा भी है, क्योंकि लोकतंत्र में विपक्ष की भी अहम् भूमिका होती है। आप काफी दिनों तक सत्ता में हैं, अगर अच्छा काम नहीं करेंगे तो फिर हम लोग आपको इधर बिठा देंगे और हम उधर चले जाएंगे।

CUT MOTIONS

डॉ. निर्मल खत्री (फ़रीदाबाद): उपाध्यक्ष महोदय, वर्ष 2010-2011 के रेलवे की अनुदानों की मांगों के संदर्भ में चल रही चर्चा पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद ज्ञापित करता हूं। यूपीए की चेयरपर्सन माननीय सोनिया गांधी जी के मार्गदर्शन में, प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी के कुशल नेतृत्व में और कंर्तिकारी तथा जुझारू व्यक्तित्व वाली रेल मंत्री ममता जी के कुशल मार्गदर्शन में रेल मंत्रालय से जो अपेक्षाएं हम लोगों ने रखी हैं।

हम देख रहे हैं कि रेलवे की गति उसी दिशा की ओर अग्रसर है। रेलवे का विस्तार, जनता पर कम से कम बोझ, यात्री सुविधाओं का विस्तार और सुरक्षा, रेलवे विभाग और मंत्री की कोशिश यही होनी चाहिए। किस तरह से कुशल सामंजस्य इन चीजों में बैठाकर काम चलाया जा सके, यही रेलवे की सफलता का मापदंड होना चाहिए। यह कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी कि हमारी माननीय मंत्री ममता बनर्जी रेलवे को गति देने के लिए, उसके विस्तार की प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए सच्चे मन, सच्चे हृदय, सच्ची निष्ठा के साथ आगे बढ़ते हुए हमें दिखाई दे रही हैं। विश्व में भारत के रेलवे नेटवर्क का महत्वपूर्ण स्थान है। हम देखें तो सन् 1950 में ट्रेनों के चलने के लिए जो नेटवर्क मौजूद था, उसे बढ़ाने की कोशिशें पिछली सरकारों के द्वारा होती रही हैं, अपने सीमिति संसाधनों के द्वारा, लेकिन उसे रफ्तार देने का काम आज रेल मंत्रालय और माननीय ममता जी ने शुरू किया है। रेलवे नेटवर्क के विस्तार का एवरेज हम देखें तो 150 किलोमीटर के आस-पास का जो पिछले दिनों 230 किलोमीटर के आस-पास दिखाई दिया, उसका लक्ष्य वर्तमान रेल मंत्री ने 1000 किलोमीटर प्रतिवर्ष का निर्धारित किया है। यह उसी प्रकार है, जिस प्रकार छुक-छुक चलने वाली ट्रेन को माननीय ममता जी ने अपने बजट और अपनी घोषणाओं के माध्यम से दुंतो का रूप दिया है। मैं उनको इसके लिए बधाई देता हूं।

हम अगर आने वाले कल का कोई लक्ष्य रखते हैं, हम अगर आने वाले कल की सोचेंगे तो हम कल के रास्त पर चल सकेंगे और अगर हमारे पास आने वाले कल की सोच नहीं होगी, हमारे पास आने वाले कल का कोई नक्शा नहीं होगा कि हमें उसमें क्या काम करना है, किस रास्ते पर चलना है तो यकीनन हम अपनी योजनाओं को मूर्त रूप नहीं दे पाएंगे। एक सराहनीय पहल रेल मंत्रालय के द्वारा हुई है। विज़न-2020 में इस बात का संकल्प लिया है कि हमें अपने नेटवर्क के विस्तार को 25000 किलोमीटर तक बढ़ाना है। इस लक्ष्य को हमें प्राप्त करना है तो रेल मंत्रालय की यह अग्नि परीक्षा भी है कि जो इस वर्ष का उसका लक्ष्य है, उसे वह प्राप्त करके दिखाए ताकि लोगों को यकीन हो कि जो उसकी 25000 किलोमीटर की दूरदृष्टि है, रेल मंत्रालय और यह विभाग उसे प्राप्त कर सकेगा।

प्रतिदिन 17000 ट्रेनें चलती हैं, 64000 किलोमीटर के सफर को काश्मीर से कन्याकुमारी तक तय करती हैं। बहुत से दुर्गम क्षेत्र जो अछूते थे, वहां तक पहुंचने की कोशिशें हो रही हैं। जम्मू-कश्मीर में कोढ़ी नामक स्थान पर एक पुल रेलवे ट्रेक पर बन रहा है जो शायद विश्व में अपना एक स्थान रखेगा। उत्तरांचल में, उत्तराखंड में, नार्थ-ईस्ट में, हिमाचल में, हर जगह पर रेलवे नेटवर्क को पहुंचाने की योजना, इस बात को साबित कर रही है कि जो दुर्गम क्षेत्र हैं, पहाड़ी क्षेत्र हैं, दुरूह क्षेत्र हैं, रेलवे का काम वहां तक भी पहुंचे और यकीनन यह ममता जी, उनका नेतृत्व और उनकी टीम की जितनी भी सराहना की जाए, वह कम है।

बंगाल के प्रति ममता जी के लगाव का शाहनवाज जी जिक्र कर रहे थे। मैं आज इस मौके पर, इस सर्वोच्च सदन के सामने अपनी बातों को रखने के लिए खड़ा हुआ हूं

15.00 hrs.

मुम्बई और कोलकाता, ये महाराष्ट्र और पश्चिम बंगाल के केवल शहर ही नहीं हैं, ये मिनी भारत हैं। यहां देश के विभिन्न अंचलों से लोग जा कर बस रहे हैं, उनकी सुविधाओं को विस्तारित करने के लिए रेल मंत्री द्वारा कुछ अलग से भी प्रयास किए जा रहे हों, तो वे प्रयास केवल बंगाल के लिए ही या महाराष्ट्र के लिए ही नहीं माने जाने चाहिए, बल्कि वे प्रयास मिनी भारत के स्वरूप कोलकाता और मुम्बई के लिए मानने चाहिए। जिन इलाकों के श्रम ने इन शहरों को आगे बढ़ाया है, वे पूर्वांचल के लोग, बिहार के लोग हैं और अगर मुम्बई या कोलकाता में ट्रेनें बढ़ती हैं, तो यकीनन पूर्वांचल, उत्तर प्रदेश और बिहार के लोगों को ही सहूलियत मिलेगी। बजट में अगर घोषणा होती है कि रविन्द्र नाथ ठाकुर के 150वें जन्म दिवस के अवसर पर हावड़ा में रविन्द्र संग्रहालय और बोलोपुर में गीतांजलि संग्रहालय की स्थापना की जाए, तो क्या बुराई है? क्या ये संग्रहालय कहीं अन्यत्र स्थापित होने के लिए तर्कसंगत रूप ले सकते हैं? मैं समझता हूं कि इनका तर्कसंगत स्वरूप वही है, जिसकी घोषणा ममता जी ने अपने बजट भाषण में अपने उल्लेख के जरिए सामने रखी है। रेलवे के विस्तार में हमारे आने वाले कल के लिए जो दूरदृष्टि है, यही कांग्रेस पार्टी की भी सोच रही है कि कल के भारत की आवश्यकता और उस आवश्यकता को हम कैसे प्राप्त करेंगे और उस मंजिल तक हम कैसे पहुंचेंगे, यह सोच आज हमारे अंदर पैठा हो, उसी को वीजन 2020 के संदर्भ में ममता जी ने अपने पहले बजट भाषण के माध्यम से पहल की है। यकीनन यह पहला बजट सारी चीजों को सामने नहीं रख सकता, लेकिन उस रास्ते पर बढ़ता हुआ, एक बहुत बड़ा कदम है, ऐसा मेरा विश्वास है।

15.02 hrs (Shri Francisco Cosme Sardinha *in the Chair*)

रेल मंत्री जी को पांच हजार सुझाव प्राप्त हुए और अगर हम जनता की सुविधाओं के लिए उनका आकलन करें, तो हम देखेंगे कि चाहे 16 विभिन्न मार्गों पर भारत तीर्थ ट्रेनों की बात हो, चाहे महिला मातृभूमि एक्सप्रेस की बात हो, कर्मभूमि की बात हो, संस्कृत एक्सप्रेस की बात हो, दुंतु ट्रेन की बात हो, तमाम गाड़ियों को बढ़ाने की बात हो, ममता जी ने दिखाया है कि एक तरफ अगर नेटवर्क को बढ़ाने की मंशा है, जिस पर ट्रेनें रफ्तार से दौड़ सकें, उसके लिए भी अगर उनके दिमाग में योजना है, तो दूसरी तरफ हम जनता को और ट्रेनें भी मुहैया करा सकें, जिससे कि जनता आराम से ट्रेनों में सफर कर सके। मल्टी फंक्शनल स्टेशंस, विश्व स्तरीय स्टेशंस, मॉडल स्टेशंस, स्टेशंस पर चार सौ अस्पताल और डायग्नोस्टिक सैंटर्स, रेलकर्मियों के बच्चों के लिए अच्छे स्कूल, खेल-कूद एकाडमी, महिला रेल कर्मचारियों के लिए शिशु सदन, हॉस्टल, कुलियों के लिए राष्ट्र बीमा योजना का विस्तार, जब इन चीजों का जिक्र हो रहा था, शाहनवाज़ साहब भाषण देने खड़े हुए और उन्होंने व्यंग्य किया कि ममता जी को अस्पताल की चिंता है, खेलकूद की चिंता है, शिक्षा की चिंता है।

श्री सैयद शाहनवाज़ हुसैन : महोदय, मेरा नाम लिया है, इसलिए मैं बोलना चाहता हूं कि मैंने कोई व्यंग्य नहीं किया, बल्कि किसी और मंत्रालय ने बढ़िया काम नहीं किया, इसलिए दीदी कर रही हैं।

डॉ. निर्मल खत्री : एक नारी माँ के रूप में होती है और उसे अपने परिवार को चलाना है, परिवार को खुशहाल बनाना है। अगर एक तरफ नई ट्रेनों को मुहैया कराना है, तो दूसरी तरफ उन ट्रेनों को चलाने वाले लोग और उनके परिवार की सुविधाओं को भी ध्यान में रखना होगा। और यह भी देखना होगा कि रेलकर्मी जो देश के एक कोने से दूसरे कोने तक ट्रेनों को चला रहे हैं, उनके बच्चे भी अच्छी शिक्षा प्राप्त कर सकें, उन्हें अच्छी चिकित्सा सुविधा मिल सके। यदि उनमें स्पोर्ट्स के क्षेत्र में आगे बढ़ने का टेलेन्ट हैं तो उन्हें अच्छी एकेडमी में रखा जा सके और यदि ये तमाम सुविधाएं अगर वह उपलब्ध करा रही हैं तो एक मां का जो स्वरूप होता है अपने परिवार की चारों दिशाओं को खुशहाल बनाने का, मैं समझता हूं कि उस स्वरूप में आगे बढ़कर उन्होंने इस काम को किया है।

महोदय, यात्री सुविधा के नाम पर रेल मंत्री की निगाह कितनी मानवीय है, यह आज उस मद में रखी गई इस राशि को देखकर पता लगता है। इस मद में 1302 करोड़ रुपये के रिकार्ड खर्च का अनुमान हम देख रहे हैं। इतनी बड़ी राशि को उस दिशा में खर्च करने की बात की गई है। हम अगर सुरक्षा की बात लें तो एक बहुत बड़ा अहम् फैसला उनके द्वारा लिया गया है कि जितने मानव रहित समपार हैं, आने वाले पांच वर्षों में हम उन समपारों पर, लैवल क्रासिंग पर चौकीदारों की नियुक्ति करके दिखायेंगे और इसी वर्ष एक हजार कर्मचारियों की नियुक्ति करने का वचन उन्होंने दिया है। इन सारी चीजों को करने के लिए राजस्व की जो आवश्यकता पड़ेगी, उसके लिए जनता पर बोझ न पड़े, टिकट का दाम न बढ़े, ढुलाई का दाम ऐसी चीजों पर न बढ़े, जिससे लोग प्रभावित हों। हमने इस रेल बजट में रेल मंत्री जी को देखा कि माल ढुलाई के संदर्भ में उन्होंने एक तरफ राजस्व बढ़ाने के लिए उन्होंने डोर टू डोर सर्विस और तत्काल सेवा की बात की तो दूसरी तरफ केरोसिन ऑयल और खाद्यान्न पर ढुलाई की दरों में कमी करने का भी ऐलान किया. ताकि महंगाई पर इसका असर न पड़े।

रेलवे का निजीकरण न होने की स्पष्ट घोषणा और दूसरे रेलवे की जो अतिरिक्त भूमि है, उसका किस तरीके से हम सदुपयोग कर सकते हैं, उसके लिए पीपीपी के आधार पर लोगों के सहयोग की अपेक्षा और उसका ऐलान नःसंदेह राजस्व को बढ़ाने वाला, जनता पर बोझ को घटाने वाला और रेलवे को बेहतर दिशा की तरफ ले जाना वाला होगा, ऐसा मेरा विश्वास है।

कर्मचारियों के हित में भविष्य निधि में अंशदान साढ़े तीन सौ से बढ़ाकर पांच सौ करने की घोषणा, सकल यातायात रिशीट में 10.7 प्रतिशत की वृद्धि और इस वर्ष 2009-10 की तुलना में 6490 करोड़ रुपये अधिक रहने का अनुमान ये सारी चीजें रेलवे की सही दिशा को इंगित करती हैं। अभी तक सर्वाधिक योजनागत परिव्यय 41,426 करोड़ रुपये जो रखा गया है, वह हमें यह दिखा रहा है कि रेलवे की आने वाली कल की दिशा क्या होगी। आठ सौ किलोमीटर का आमान परिवर्तन, 700 किलोमीटर के दोहरीकरण का लक्ष्य और 1021 किलोमीटर की नई लाइनों को पूरी करने का लक्ष्य यकीनन हम सबको मजबूती दे रहा है कि आने वाले दिनों में रेलवे का जो स्वरूप हम देखना चाहते हैं, उस दिशा में काम तेजी से आगे बढ़ चला है। इतने सारे काम, वह भी जनता पर बिना बोझ डाले, रेल टिकट के दाम को बिना बढ़ाये करने की बात बहुत सराहनीय है और इसकी जितनी भी प्रशंसा की जाए, उतनी कम है।

लेकिन इसी के साथ हमें कुछ उन बिन्दुओं की तरफ भी सोचना होगा, जो आज कहीं न कहीं से सोचने की दिशा में हम सबके लिए मुख्य बिन्दु के तौर पर हैं। कोहरे का दौर चलता है, रेलवे की चाल धीमी पड़ जाती है। हम उस कोहरे के दौर में कैसे ट्रेनों की रफ्तार पर लगाम न लगने दें, इस बारे में रेलवे को सोचना होगा। ट्रेनों की कोचों और प्लेटफार्मों की सफाई की व्यवस्था को हम किस तरीके से बेहतर कर सकें, इस बारे में रेलवे को सोचना होगा। माननीय ममता जी, आप एक कर्मठ, निर्भीक और ईमानदार नेता हैं। आप तेजी के साथ रेलवे को आगे बढ़ाना चाहती हैं। लेकिन मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आपकी घोषणाओं को मूर्तरूप देने में रेलवे विभाग का जो उच्चाधिकारी वर्ग है, वह कहीं से आपकी चाल के साथ चाल मिलाकर चलता हुआ दिखाई नहीं दे रहा है।

आज उसे भी पेंच कसने की आवश्यकता है। तमाम घोषणाएं जो पिछले अन्तरिम बजट और इस बजट में आपके द्वारा की गयीं, आज वे मुंह बांये खड़ी हुई हैं, उन पर आगे कुछ प्रयास नहीं हो पाये हैं। मेरे कहने का तात्पर्य सिर्फ यह है कि आपकी तेज रफ्तार के साथ रेलवे, रेलवे बोर्ड के अधिकारी उस रफ्तार से चलें और अगर वे नहीं चल सकते तो आप उसका विकल्प ढूंढें। मैं आपसे यह निवेदन करूंगा और आपसे यह चाहूंगा। हमने देखा है और मैं यह बात एक छोटे से उदाहरण से आपके सामने रख रहा हूं। आपने मल्टी फंक्शनल स्टेशनों को बनाने की घोषणा की। अयोध्या भी उसमें एक था, लेकिन अभी उस पर क्या कार्रवाई शुरू हुई है, मैं नहीं जानता हूं? आपने सहृदय महिला के रूप में, अयोध्या की महत्ता को मानते हुए आगे बढ़कर उसका ऐलान तो कर दिया, लेकिन अधिकारी उस तेज चाल को नहीं समझ पा रहा है, आपकी मंशा को नहीं समझ पा रहा है और आज उसकी आवश्यकता है। यह जो टक्कर रोधी उपकरण है, एसीडी, हम किस तरीके से इसका उपयोग हर जगह कर सकें, आज इसकी भी आवश्यकता है। मैं कुछ ऐसी बातें जो उत्तर प्रदेश से जुड़ी हुई हैं, मेरे क्षेत्र से जुड़ी हुई हैं, मैं उनका उल्लेख करूं, उसके पहले मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने इस रेल बजट में दिल्ली-फैजाबाद एक ट्रेन जो फैजाबाद और दिल्ली को जोड़ती है, वह सप्ताह में चार दिन चलती थी, उसे आपने सातों दिन करने का ऐलान किया और वह आपने हमें उपलब्ध करायी। सांसदों को मिलने वाली सुविधा, एक पीआरएस जिस स्टेशन पर वे चाहें, मैंने आचार्य नरेन्द्र देव नगर की ट्वाइस दी थी, अभी तीन दिन पहले संसद का सत्र शुरू होने के समय उसकी मशीन और अन्य सारे उपकरण वहां पहुंच गये, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। इसी के साथ पूर्वांचल, पूर्वी उत्तर प्रदेश की पीड़ा और अपनी कुछ पीड़ा का जिक्र भी मैं करना चाहूंगा। पूर्वी उत्तर प्रदेश के मजदूरों के बल पर कोलकाता और मुंबई बढ़ा, पंजाब की हरियाली में चमक आयी। आज जिस तरीके से रेलवे को इस दिशा पर अपना ध्यान देना चाहिए था, उसमें कुछ कमी दिखा रही है। बहुत बड़ी लागत से एक बड़ा रेलवे पुल अयोध्या में करोड़ों रूपए खर्च करके बना। एक पैसेंजर और हफ्ते में दो दिन एक एक्सप्रैस ट्रेन उस पर चल रही है। गोरखपुर को अयोध्या के रास्ते दक्षिण भारत से, लखनऊ से इलाहाबाद से जोड़ने का उपक्रम बिना किसी इन्वेस्टमेंट के किया जा सकता था। उसके लिए कोई ट्रैक डालने की जरूरत नहीं है, पुल बनाने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन शायद विभाग के अधिकारी इस चीज के लिए तैयार नहीं हैं या उनकी दृष्टि उस कोने पर नहीं है, जहां से मजदूर निकलकर कोलकाता, मुंबई और देश के सुदूर हिस्सों में जाकर अपने श्रम के बल पर उन शहरों को बना रहे हैं, बसा रहे हैं और आगे बढ़ा रहे हैं। उन हिस्सों को भी देखने की आवश्यकता है। बौद्ध परिपथ है, कपिलवस्तु, सारनाथ, लुम्बनी, श्रावस्ती, हमारे जो पूर्वांचल के जनप्रतिनिधि हैं, उन सबकी इच्छा है कि यहां पर रेलवे कनेक्टिविटी हो। यह परिपथ भगवान राम की राजधानी, भगवान राम की नगरी, भगवान राम की जन्मस्थली अयोध्या से जुड़े। लॉर्ड बुद्धा, लॉर्ड राम इन दोनों स्थानों पर जाने वाला यात्री रेलवे में सवार होकर इन सारी जगहों पर श्रद्धा के साथ जा सके, घूम सके। मैं समझता हूं कि हमें इसे महत्व देना चाहिए। आज उन तमाम कामों की आवश्यकता है, जिसका उल्लेख मैंने पिछले रेल बजट में किया, भाषण देने का मौका नहीं मिला था, लेकिन मैंने लिखकर जिक्र किया था। आपने अपने बजट भाषण में कहा था कि मुझे पांच हजार लोगों के सुझाव मिले हैं, सारे सुझावों को स्वीकार नहीं किया जा सकता है, सारी मांगों को नहीं माना जा सकता, हम यह चाहे कि हर जगह पर दोहरीकरण हो जाये, ऐसा नहीं हो सकता। हर जगह के लिए नयी ट्रेनें मिल जायें, ऐसा नहीं हो सकता, लेकिन मैं समझता हूं कि अगर फैजाबाद और अयोध्या से कोई ट्रेन गुजर रही है तो अयोध्या को महत्वपूर्ण तीर्थस्थल होने के नाते और फैजाबाद को मंडलीय मुख्यालय और अवध की पूर्व राजधानी का गौरव होने के नाते इतना हक जरूर है कि वहां से गुजरने वाली ट्रेनें कम से कम एक मिनट के लिए फैजाबाद और अयोध्या में रूक जायें।

मैंने यह अनुरोध पहले भी किया था। न नई ट्रेन की आवश्यकता है, न ट्रेन की पटरी की आवश्यकता है, न किसी और काम को करने की आवश्यकता है। तीन ट्रेन ऐसी हैं जो वहाँ से गुज़रती हैं -ओखा-गोहाटी, सूरत-मुज़फ़्फ़रपुर और गांधीधाम-कामाख्या, लेकिन अयोध्या में नहीं रुकतीं, फैज़ाबाद में नहीं रुकतीं। कोई अतिरिक्त खर्च नहीं है। आसानी से इस काम को कराया जा सकता है। गरीब नवाज़ ट्रेन अजमेर शरीफ़ को जोड़ने के लिए चल रही है। रुदौली और दरियाबाद मुस्लिम बाहुल्य इलाका है। अक्सरियत में बहुत बड़ी तादाद में इन दोनों जगह मुस्लिम हैं। लोग अजमेर जाना चाहते हैं और लखनऊ तक दौड़ लगाते हैं ट्रेन पकड़ने के लिए जबकि उन्हीं के स्टेशन से यह ट्रेन निकल जाती है। यदि एक एक मिनट के लिए वहाँ ट्रेन रोकने की व्यवस्था हो तो यकीनन उनको सुविधा मिल सकेगी।

भारत तीर्थ ट्रेनों की घोषणा हुई। मुझे उन अधिकारियों की समझ पर बड़ा तरस आता है जिन्होंने 16 मार्ग चिह्नित किये। भारत तीर्थ ट्रेनों की घोषणा में 16 मार्ग चिह्नित हुए, इस देश के तमाम तीर्थ स्थलों का चयन हुआ और माननीय मंत्री जी से उसकी घोषणा करा डाली, लेकिन किसी भी मार्ग पर अयोध्या का ज़िक्र मुझे दिखाई नहीं दिया। आज यह आवश्यकता है कि इस योजना को बनाने वाले जो लोग हैं, उनसे आपको पूछना चाहिए कि वे लोग किस आधार पर इन योजनाओं को बनाते हैं, क्या चाहते हैं, किस तरीके से प्रेजेंटेशन देना चाहते हैं? मुझे उम्तमीद है कि आज ये सारी जो हमारी दिक्कतें हैं पूर्वांचल की, जो हमारे पूर्वांचल के लोगों की सोच है, गोरखपुर-गोंडा लूप लाइन के आमान-परिवर्तन की बात अधूरी है। गोरखपुर-आनन्दनगर तक का कार्य पूरा है लेकिन उसको आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। कपिलवस्तु से बस्ती तक नई रेल लाइन, बहराइच-श्रावस्ती-खलीलाबाद नई रेल लाइन, बाराबंकी-अयोध्या-फैज़ाबाद-जौनपुर रेलवे ट्रैक का दोहरीकरण, इन सारी चीजों पर मैं समझता हूँ कि इन पर धन के खर्च की आवश्यकता नहीं है। आपने योजना आयोग को तमाम प्रस्ताव जो भेजे हैं इस बजट के ज़रिये, अगर उसी में इनको शामिल करके भेज दीजिए तो शायद फीज़ीबिलिटी की रिपोर्ट आप तक पहुँच सके कि ये वाकयी में फीज़ीबल हैं या नहीं हैं और फिर उसके बाद हम अपनी मांग आपके समक्ष रख सकेंगे।

मैं इन बातों के साथ एक चीज़ कहना चाहूँगा जो शाहनवाज़ साहब ने बड़ी अच्छी कही थी। शोर में, हमारी मांगों के बीच में वह कहीं गुम न हो जाए इसलिए मैं दोहराना चाहता हूँ। पिछले दिनों अकबरपुर गांधी आश्रम का बहुत बड़ा सैन्टर रहा है। आज वह बरबादी के कगार पर है। वहाँ के लोग मुझसे मिले। वे कहने लगे कि रेलवे के लोग पहले गांधी आश्रम से रेलवे की चादरें लेते थे और बिछाते थे। इस बहाने कुछ हम लोगों का काम-धाम चल जाता था। आज अगर फिर से वह गांधी आश्रण जो मिशन के रूप में स्थापित हुआ, उसको ज़िन्दा रखने के लिए अगर रेलवे महकमा कुछ कर सके तो बहुत अच्छा काम होगा। मैं फिर से ममता जी की सराहना करता हूँ, उनकी दूरदृष्टि की कद्र करता हूँ। वे जिस तरह से रेलवे में आमूल-चूल परिवर्तन करना चाहती हैं, बदलना चाहती हैं, मैं उसकी कद्र करता हूँ।

जिस ईमानदारी और निष्ठा के साथ आपने रेलवे को गति दी है उसकी मैं कद्र करता हूँ। आवश्यकता है कि उसी रफ्तार के साथ रेलवे भी दौड़ती दिखाई दे, उन् घोषणाओं को मूर्त रूप देती दिखाई दे। इन्हीं बातों साथ मैं अपनी चर्चा को विराम देता हूँ।

श्री शैलेन्द्र कुमार (कौशाम्बी): आदरणीय सभापति महोदय, आज सुबह से ही लाइट की थोड़ी प्राबलम है और एसी भी नहीं चल रहा है। इसको ज़रा दिखवा लें क्योंकि तमाम नेताओं को दिक्कत हो रही है।

श्री लालू प्रसाद : ऐसा लगता है हीटर चला दिया है। ...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : सभापति महोदय, आज सुबह से लाइट की प्रोब्लम है, जिसकी वजह से एसी भी नहीं चल रहा है, इसको दिखवा लें, क्योंकि तमाम नेताओं को दिक्कत हो रही है।

महोदय, आपने रेलवे की अनुदान मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। यह सत्य है कि 17 हजार ट्रेनें 64 हजार किलोमीटर का सफर तय करती हैं और प्रतिदिन करोड़ों लोग यात्रा करते हैं, जो कि बहुत बड़ी बात है। इसकी मशाल को लेकर आदरणीय ममता बेनर्जी जी चल रही हैं, ईश्वर उन्हें शक्ति दे, ताकि वे इस मशाल को लेकर आगे बढ़ें और रेल विभाग विकास करे, यह मेरी हार्दिक शुभकामनाएं हैं।

महोदय, हम इन अनुदान की मांगों का समर्थन कर रहे हैं, लेकिन इसके साथ ही मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र के कुछ सुझाव दीदी तक पहुंचाना चाहता हूं। हमने कई बार इस बात का जिक्र किया है कि हमारे यहां का नवसृजित जनपद कौशाम्बी है, जो मेरा निर्वाचन क्षेत्र भी है। यह इलाहाबाद से सटा हुआ है और इलाहाबाद से टूटकर नया जिला बना है। वहां तीन व्यवसायिक केन्द्र हैं और तीन टाउन एरिया हैं, भरवारी, सिराथू और कुण्डा, यहां रेलवे क्रासिंग हैं, यहां रेलवे ओवर ब्रिज बनाना बहुत आवश्यक है। इहालाबाद से जब लखनऊ जाते हैं तो कुण्डा पड़ता है और जब अपने जनपद को जब जीटी रोड़ से जाते हैं तो भरवारी और सिराथू रेलवे स्टेशन हैं, जहां फ्लाईओवर बनना बहुत आवश्यक है। दूसरी बात कौशाम्बी, भरवारी, सिराथू और कुण्डा रेलवे स्टेशनों पर तमाम गाड़ियां चलती हैं। हम यह मांग नहीं करते हैं कि आप कोई नई गाड़ी चलाएं, लेकिन जो गाड़ियां चलती हैं, यदि उनका एक-दो मिनट का स्टॉपेज हो जाए तो मेरे ख्याल से वहां के यात्रियों को सुविधा होगी।

महोदय, कौशाम्बी धार्मिक और ऐतिहासिक स्थल है। भरवारी और सिराथू को जंक्शन स्टेशन बनाने का प्रस्ताव भी विभाग ने भेजा है। मैं चाहूंगा कि या भरवारी या सिराथू में से एक को जनपद का मुख्य स्टेशन बना दिया जाए तो मेरे ख्याल से बहुत सारी सुविधाएं हो सकेंगी और रेल स्टॉपेज होने से यात्रियों को भी इसमें सुविधाएं होंगी। इलाहाबाद से लखनऊ यदि हम रोड़ से जाते हैं तो तीन घण्टे लगते हैं, लेकिन ट्रेन से पांच-छः घण्टे लगते हैं। मैं चाहूंगा कि इस लाइन का दोहरीकरण और इलैक्ट्रीफिकेशन किया जाए, जिससे इस सफर में लगने वाले समय को कम किया जा सके।

महोदय, भरवारी और सिराथू टाउन एरिया और व्यवसायिक केन्द्र हैं। यहां से लोग व्यवसाय करने के लिए लोग कानपुर, दिल्ली, कलकत्ता और मुम्बई तक जाते हैं। यहां की बहुत पहले से मुम्बई के ट्रेन चलाने की मांग है या जो ट्रेन मुम्बई के लिए चलती है, उसका स्टॉपेज यदि यहां दे दिया जाए तो इससे यात्रियों को काफी सुविधा होगी। भरवारी, सिराथू और कुण्डा स्टेशनों पर कम्प्यूटर आरक्षण केन्द्र खोलने की मांग की गई थी, दो जगह तो यह पूरी हो रही है, लेकिन मेरी मांग है कि जो ट्रेनें चलती हैं, उनमें कुछ कोटा उन स्टेशनों का निर्धारित हो जाए तो मेरे ख्याल से सभी यात्रियों को अच्छी सुविधाएं मिलेंगी और जो व्यवसाय करने वाले लोगों को भी सुविधा होगी।

महोदय, आदरणीय बहन जी ने दुरान्तो ट्रेन की घोषणा इलाहाबाद से दिल्ली के लिए की थी, लेकिन यह दुर्भाग्य है कि आपने न तो दिल्ली से और न ही इलाहाबाद से झण्डी दिखाई। हमारे श्रीप्रकाश जायसवाल जी आपको कानपुर हाईजैक करके ले गए और वहां से उद्घाटन करवा दिया।

यह तो इलाहाबाद का बहुत बड़ा अपमान हुआ। आदरणीय सोनिया गांधी जी यहां बैठी हुई हैं, मैं चाहूंगा कि आप इलाहाबाद पर विशेष ध्यान दें, आपका ससुराल है, घर है। इसलिए इस पर विशेष ध्यान दें, उस महत्व को कम न करें। अगर आपने ट्रेन चलाई थी तो आदरणीय सोनिया जी, आप वहां आतीं, इलाहाबाद से अगर करतीं तो मेरे ख्याल से उसका अच्छा प्रभाव पड़ता और जो रेलवे डिपार्टमेंट से संबंधित खामियां थीं, वे दूर हो जातीं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से एक महत्वपूर्ण बात बताना चाहूंगा कि दीदी, हम लोग पत्र माननीय रेल मंत्री जी, भारत सरकार, नई दिल्ली को लिखते हैं, लेकिन जब हमारे पास जवाब राज्य मंत्री का आता है तो हमें बड़ा दुख होता है कि पता नहीं हमारे पत्र को आप पढ़ती हैं, उस पर गौर करती है, ध्यान देती हैं या नहीं। जब जवाब राज्य मंत्री का आ जाता है कि आपका पत्र मिला, आवश्यक कार्यवाही के लिए देखा जा रहा है तो बड़ा दुख होता है। मैं चाहूंगा कि अगर हम रेल राज्य मंत्री जी को पत्र लिखें तो रेल राज्य मंत्री का जवाब आए और अगर आपको पत्र लिखें तो आपका जवाब आए, इससे हम लोगों की थोड़ी सी हिम्मत बढ़ती है कि यह काम हो जाएगा, फिर चाहे काम हो या न हो, लेकिन एक सम्मान की बात होती है।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

रेल मंत्री (कुमारी ममता बनर्जी): हमारे दो कुलिग हैं, उन्हें भी तो कुछ काम करना है। हम मिलजुल कर सब काम करते हैं, डिस्ट्रीब्यूट करके करते हैं। अभी मैं यहां बैठे-बैठे भी देख रही हूं।...(व्यवधान)

श्री शैलेन्द्र कुमार : मेरा इसमें एक भी पत्र नहीं है।...(व्यवधान)

कुमारी ममता बनर्जी: सभी माननीय सदस्यों का है। राज्य मंत्री को भी थोड़ा काम करना है।...(व्यवधान)

श्री गोरखनाथ पाण्डेय (भदोही): सभापति महोदय, आपने मुझे सन् 2010-11 के रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। रेल देश की जीवन रेखा है, रेल बजट में माननीया रेल मंत्री जी ने बहुत सारी घोषणाएं की हैं। देश में रेलवे के विकास के लिए और नयी ट्रेनें चलाने के लिए, उनके आधुनिकीकरण के लिए तथा विश्वस्तरीय स्टेशन, प्लेटफॉर्म बनाने के लिए घोषणाएं की गई हैं।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान इलाहाबाद और बनारस, जो उत्तर प्रदेश में है, वह बल्कि विश्व स्तर का सबसे बढी पवित्र नगरी और पर्यटन एवं ऐतिहासिक दृष्टि से बहुत ही महत्वपूर्ण स्थल है, उधर मैं मंत्री जी का ध्यान ले जाना चाहूंगा। सन् 2013 में प्रयाग में महाकुंभ लगने वाला है। वहां करोड़ों-करोड़ लोग देश के प्रत्येक जनपदों एवं ग्रामीण अंचलों से आते हैं, विश्वस्तर के लोग भी वहां इकट्ठे होते हैं। आज भी इलाहाबाद स्टेशन बहुत सारी सुविधाओं से वंचित है। वहां विश्व स्तर के रेलवे स्टेशन बनाने की मांग है, मेरी भी मंत्री जी से मांग है कि इस बजट में इलाहाबाद को भी उसमें जोड़ने का प्रावधान करें। यू.पी.ए. की चेयरपरसन सोनिया गांधी जी का भी हमेशा वहां से लगाव रहा है, इस परिवार के लोग हमेशा उस क्षेत्र को कुछ न कुछ देते रहे हैं और वहां से इन्हें सम्मान मिलता रहा है, उधर मैं आपका ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। वहां कुछ छोटे-छोटे स्टेशंस हैं। जब कुंभ का समय आता है और देश की जनता उमड़ती है तो उन स्टेशनों में इतनी भीड़ हो जाती है कि ट्रेक पार करते समय बहुत सारे एक्सीडेंट्स हो जाते हैं। जैसे सलोरी, बयाड़ा, कालिंदीपुरम, झूंसी आदि छोटे-छोटे स्टेशंस हैं,

वहां ओवर ब्रिज की जरूरत है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि मंत्री जी से हमने पिछले बजट में भी आग्रह किया था, आपका ध्यान भी इस तरफ आकृष्ट किया था और आपसे निवेदन भी किया था कि इलाहाबाद और बनारस के बीच सिंगल ट्रेक है, उसके दोहरीकरण के लिए हमने मांग की थी। आपने व्यक्तिगत रूप से कहा था कि इसे लिया जाएगा, लेकिन शायद इस बजट में उसे लिया गया या नहीं, इसका मुझे ठीक से पता नहीं है। प्रयाग और काशी, बनारस और इलाहाबाद के बीच में दो ऐसे धर्मस्थान पड़ते हैं - एक विंध्याचल है।

जो लोगों की भावनाओं से जुड़ा हुआ शक्तिपीठ है और दूसरा सीता-समाहित स्थल है, जहां हजारों की संख्या में विदेशी तथा देश के कोने-कोने से प्रति दिन हजारों की संख्या में पर्यटक आते हैं। काशी और प्रयाग के बीच में, एक भदोही जनपद है, जहां से मैं चुनकर आता हूं। वह मेरा लोक सभा क्षेत्र भी है। लोग कहते हैं कि जहां इतनी सारी घोषणाएं हुई हैं, आप भी इस क्षेत्र से चुनकर गए हैं, क्या आप हमारी छोटी-मोटी मांग भी माननीया रेल मंत्री जी से पूरी नहीं करा सकते? जब मैं क्षेत्र में जाता हूं, तो जो मांग वर्षों से लोग उठाते रहे हैं और मेरे सामने भी रखते हैं, जिसे पिछले बजट के समय भी मैंने उठाया था, मैं उसी की ओर आज फिर आपके माध्यम से माननीया मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वह भदोही, जो हजारों करोड़ रुपए की विदेशी मुद्रा, कालीन-व्यवसाय के माध्यम से अर्जित करता रहा है, जो कालीन-व्यवसाय, वहां रोजी-रोटी के साथ-साथ विदेशी-मुद्रा तो अर्जित करता ही रहा, झुग्गी-झोंपड़ी में रहने वाले गरीबों को रोजगार भी देता रहा है और आज भी वह गांव-गांव में फैला हुआ है और केवल भदोही ही नहीं, बल्कि मिर्जापुर, जौनपुर, बनारस, इलाहाबाद और पूर्वान्चल के अन्य दर्जनों ऐसे जनपद हैं, जिनमें गांवों में रहने वाले झुग्गी-झोंपड़ी में रहने वाले वे व्यक्ति अभी भी कालीन-व्यवसाय में लगे हैं और उनकी रोजी-रोटी भी चलती है और विदेशी मुद्रा भी अर्जन होता है। उस भदोही नगर में, विदेशी बायर आते हैं, लेकिन भदोही के बीच से होकर रेलवे ट्रैक जाता है, वहां पर ओवरब्रिज की मांग बरसों से चल रही है, लेकिन अभी तक इस दिशा में कोई भी प्रगति नहीं हुई है। मैंने पिछली बार भी आपका ध्यान इस ओर आकर्षित किया था, उत्तर प्रदेश सरकार की ओर से भी उसकी जो अर्हताएं हैं, वे पूरी की गई हैं। वहां ओवरब्रिज की आवश्यकता है, क्योंकि घंटों जाम लगा रहता है। जो विदेशी बायर एक बार उस जाम में फंस जाता है, वह दुबारा भदोही आने का नाम नहीं लेता है। वहां का जो रोजमर्रा का संकट है, वह तो है ही, लेकिन वहां से जो हमारा कालीन का एक्सपोर्ट और इम्पोर्ट चल रहा है, वह भी प्रभावित हो रहा है। इसलिए वहां ओवरब्रिज बनाने की नितान्त आवश्यकता है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से, दो मांगें माननीया रेल मंत्री जी के संज्ञान में लाना चाहता हूं। आपने जहां रेलवे में बहुत सी व्यवस्थाएं दी हैं, जहां आपने नई रेलगाड़ियां चलाने की बात रखी है, वहीं हमने पिछली बार भी आपसे मांग की थी कि बनारस से इलाहाबाद होते हुए, दिल्ली और नई दिल्ली के लिए एक ट्रेन चलती है। वहाँ एक जनपद या मुख्यालय है, कालीन नगरी है। इसलिए एक मिनिट का शिवगंगा एक्सप्रैस का ठहराव, जो ज्ञानपुर जनपद का मुख्यालय है, वहां सीता-समाहित स्थल है, जो विश्वस्तरीय पर्यटक स्थल है, जहां हजारों-हजार पर्यटक प्रति दिन आते हैं, वे भी वहां रुकना चाहते हैं, लेकिन कोई ऐसी ट्रेन नहीं है, जिसका वहां एक मिनट का ठहराव हो सके। वह ट्रेन वहां पिछले दिनों रुकती थी, लेकिन पता नहीं किस कारण से अब वह वहां नहीं रुक पा रही है। वहां की जनता की व्यवस्था की दृष्टि से वहां आने वाले विदेशी पर्यटकों की दृष्टि से पुरजोर मांग है कि ज्ञानपुर रोड स्टेशन जो ज्ञानपुर जनपद का मुख्यालय है, वहां एक मिनट के लिए शिवगंगा एक्सप्रैस का ठहराव दिया जाए। इस बारे में पिछली बार जब मैंने यह बात रखी थी, तब माननीय रेल मंत्री महोदया ने आश्वासन भी दिया था और कहा था कि इस बारे में जरूर कार्रवाई की जाएगी। शायद मेरी यह मांग उनके डिमाग से स्लिप हो गई है। मैं पुनः मांग करता हूं कि एक मिनट का ठहराव, शिवगंगा एक्सप्रैस ट्रेन का ज्ञानपुर रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाए। इससे क्षेत्र की जनता को तो सुविधा मिलेगी ही, साथ-साथ सीता-समाहित स्थल, जो वहां का पर्यटन केन्द्र है, उस ठहराव से लोगों को लाभ होगा।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से, माननीया रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आपकी बजट व्यवस्था में योजना है कि पांच सालों में आप कोई भी मानव-रहित रेलवे क्रॉसिंग को यों ही नहीं रहने देंगी, उसे समपार व्यवस्था देंगी, लेकिन काशी और प्रयाग के बीच से, इतना घना एरिया है, ग्रामीण अंचल है, वहां गरीब लोग रहते हैं, उन स्टेशनों पर जहां समपार नहीं हैं, जहां मानव-रहित क्रॉसिंग हैं, वहां हर वर्ष हजारों की संख्या में एक्सीडेंट्स होते हैं। मैं आपके माध्यम से मांग करना चाहता हूं कि काशी और प्रयाग का मध्य, काशी-बनारस-इलाहाबाद का मध्य, जहां ऐसे समपार नहीं हैं, वहां समपारों की व्यवस्था भी आपके माध्यम से होनी चाहिए।

महोदय, मैं आपके माध्यम से एक-दो बातें और रखना चाहूंगा कि दूरन्तो रेलगाड़ियां आपने देश के विभिन्न स्थलों में चलाई, लेकिन वे दो स्थल, जिनका मैं बार-बार जिक्र कर रहा हूं, काशी, प्रयाग, इलाहाद और बनारस, वहां से रोजाना हजारों की संख्या में लोग बड़े नगरों की ओर जाते हैं, विशेषरूप से मुम्बई और कोलकाता की ओर जाते हैं।

मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि कोई दूरन्तो एक्सप्रेस बनारस से इलाहाबाद होते हुए, मुंबई को जोड़ने के लिए जो कि एक क्षेत्रीय मांग है और सुविधा की दृष्टि से, व्यवस्था की दृष्टि से इस मांग को मैं भी आपके माध्यम से रखना चाहता हूं।

महोदय, कुछ ऐसे स्टेशन हैं, जहां विस्तारीकरण की मांग है और वहां अभी तक वही पुराना सिस्टम है। वहां छोटे प्लेटफार्म्स है। लोगों के चढ़ते-उतरते वक्त आएदिन एक्सीडेंट्स हमें देखने को मिलते हैं। ऐसे स्टेशन जहां आप इतनी सारी व्यवस्थायें दे रही हैं, वहां हम छोटी-मोटी मांग की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहेंगे। काशी और प्रयाग के बीच में झूंसी, हड़िया, ज्ञानपुर रोड, जंघई, फूलपुर ऐसे स्टेशन हैं, जिनके प्लेटफार्म के विस्तारीकरण की आवश्यकता है। जहां आपने विश्व स्तरीय स्टेशन बनाने की व्यवस्था दी है, जहां बहुत सारी योजनाएं बनायी हैं, वहां इन स्टेशंस को थोड़ा विस्तार करके आधुनिक बना दिया

जाए, ताकि आए दिन जो दुर्घटनाएं होती हैं, उन पर विराम लग सके। मैं पुनः शिवगंगा एक्सप्रैस को ज्ञानपुर रोड पर रोकने के लिए आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं। यह जनहित में, क्षेत्रहित में और लोगों की विशेष पुरजोर मांग है। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री दिनेश चन्द्र यादव (खगड़िया): सभापति महोदय, मैं वर्ष 2010-11 के लिए रेल की अनुदान मांगों पर चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब-जब रेल का बजट लोकसभा में आता है, बिहार के सांसद, बिहार की समस्याओं के बारे में बार-बार उल्लेख करते हैं। लेकिन जिस तरह से वे अपनी बात, राज्य के बारे में और अपने क्षेत्र के बारे में ये रखते हैं, हम समझते हैं कि उसकी अनदेखी की जाती है और उस पर कोई ध्यान नहीं दिया जाता है। लेकिन हम लोगों का कर्तव्य है, हम सांसद हैं तो अपने क्षेत्र की बात उठाएंगे ही।

महोदय, हम छोटा सा उदाहरण देना चाहते हैं माननीय रेल मंत्री जी ने 8.7.2009 को जो रेल बजट पूस्तुत किया था, उसमें उन्होंने कहा था कि प्रत्येक सांसद की अनुशंसा पर एक-एक स्टेशन पर जो उनका सुझाव होगा, उनको कंप्यूटरीकृत किया जाएगा और आरक्षण की सुविधा दी जाएगी। मैंने दो-दो बार रेल मंत्री से मिलकर पत्र भी दिया, उन्होंने वृतादेश भी उस पर लिखा लेकिन आज तक उक्त स्टेशन पर आरक्षण की सुविधा उपलब्ध नहीं हो सकी है। हम जहां से सांसद हैं, वह बिहार का खगड़िया लोकसभा क्षेत्र है, इससे पहले सहरसा लोकसभा से सांसद होते थे। यह पिछड़ा हुआ बाढ़ प्रभावित इलाका है। पहले तो अमान परिवर्तन नहीं होने से सहरसा छोटी रेल लाइन से जुड़ा हुआ था। वहां छोटी रेल लाइन थी, लेकिन अब अमान परिवर्तन हो गया। अब बड़ी रेल लाइन से सहरसा जुड़ गया, लेकिन वहां से गाड़ियों की बहुत कम संख्या है, जबकि यात्री बहुत अधिक हैं। समस्तीपुर डिवीजन में सबसे अधिक आय सहरसा स्टेशन से ही होती है, लेकिन वहां गाड़ी की कमी के कारण लोगों को भारी कठिनाई होती है। हमने माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह किया था कि एक गाड़ी समस्तीपुर से आती है, गाड़ी संख्या 364 डाउन, समस्तीपुर-खगड़िया पैसेंजर, जो खगड़िया स्टेशन पर 11.15 बजे पहुंचती है और लगभग पांच घंटे गाड़ी का रैक और इंजन वहीं रूका हुआ रहता है। हमने आग्रह किया था कि उस गाड़ी को, पचास किलोमीटर दूरी पर सहरसा है, वहां तक उसका विस्तार कर देने से कोई अलग से व्यवस्था भी नहीं करनी पड़ेगी, लेकिन वह व्यवस्था नहीं गयी। वहां के लोगों को जो दिक्कत होती थी, उसी तरह से अभी भी उनको उसका सामना करना पड़ रहा है।

महोदय, इस देश में 22 दूरन्तो गाड़ी चलायी गयीं, लेकिन बिहार का दुर्भाग्य कहिए या सौभाग्य कि बिहार से एक भी ऐसी गाड़ी नहीं चली। पहले भी हमने मांग की थी, बिहार के सभी सांसदों ने मांग की थी, लेकिन उस पर रेल मंत्री जी का ध्यान बिल्कुल नहीं गया। पिछले रेल बजट में पिछड़े क्षेत्रों को जोड़ने के लिए सामाजिक रूप से वांछनीय परियोजना के सर्वेक्षण को अद्यतन करने की 114 योजनाएं ली गयीं।

उसमें बिहार से एक भी योजना का उल्लेख नहीं है। मेरा आग्रह है कि सिमरी-बख्तियारपुर से बिहारीगंज एवं सहरसा से कुशेश्वर स्थान के सर्वेक्षण को भी अद्यतन करवाकर उस रेल लाइन का निर्माण करवाया जाए। उसी तरह पिछले रेल बजट में नई रेल लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, अन्य सर्वेक्षण के 69 रेल खंडों को लिया गया, लेकिन उसमें बिहार का सिर्फ एक दोहरीकरण का सर्वेक्षण किऊल से गया है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि सहरसा जो अत्यंत

पिछड़ा हुआ इलाका है, सहरसा से मानसी रेल खंड के दोहरीकरण का सर्वेक्षण करवाकर उसका निर्माण करवाया जाए।

रेल मंत्री जी ने रेल बजट में अच्छी-अच्छी व्यवस्थाएं भी करवाई हैं, जैसे बाह्य रोगी के लिए 383 डायग्नोस्टिक केन्द्र खोले गए। हमारा आग्रह है कि हमारे संसदीय क्षेत्र के हसनपुर रोड, खगड़िया, मानसी एवं सहरसा में भी बाह्य रोगी डायग्नोस्टिक केन्द्र खोला जाए।

उसी तरह द्वितीय स्तर के सामान्य विशेषता वाले अस्पताल भी खगड़िया एवं मानसी में खोले जाएं। तृतीय स्तरीय बहु-विशेषता अस्पताल जो सिर्फ बिहार के कटिहार में खोला गया, सहरसा में भी उसी तरह का अस्पताल खुले, यह रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं। खगड़िया जहां से हम सांसद हैं, वह उत्तर बिहार का मुख्य स्टेशन है। वहां से लम्बी दूरी की कई गाड़ियां गुजरती हैं जो कटिहार में रुकती है, बरौनी में नहीं रुकती है। इसलिए हम मांग करते हैं कि जिस खगड़िया स्टेशन से उसके अगल-बगल के सात जिले के रेल यात्री सफर करते हैं, उस स्टेशन पर गाड़ी संख्या 5631, 5632 बीकानेर-गुवाहाटी एक्सप्रेस, गाड़ी संख्या 2501, 2502 दिल्ली-गुवाहाटी सम्पर्क क्रान्ति, गाड़ी संख्या 5715, 5716 गरीब नवाज एक्सप्रेस का ठहराव खगड़िया जंक्शन पर दिया जाए । एवं राजधानी एक्सप्रेस का ठहराव भी खगड़िया स्टेशन पर किया जाए।

उसी तरह सहरसा जंक्शन का पहले जो उल्लेख किया, वह काफी महत्वपूर्ण स्टेशन है। आमान परिवर्तन होने के बाद उसकी महत्ता और बढ़ गई है। लेकिन सहरसा से पटना आने-जाने के लिए रात्रि में एक्सप्रेस गाड़ी नहीं रहने से यात्रियों को भारी कठिनाई होती है। इसलिए रात की गाड़ी सहरसा-पटना के बीच चलाई जाए। सहरसा से मद्रास के बीच सीधी गाड़ी चलाने की व्यवस्था भी की जाए। सहरसा-पटना के बीच चलने वाली कोशी एक्सप्रेस एवं इंटरसिटी एक्सप्रेस में अतिरिक्त 6-6 सवारी डिब्बों को जोड़ा जाए, क्योंकि अभी उसमें जितने कोच लगाए गए हैं, उनसे रेल यात्रियों को भारी दिक्कत होती है। इसलिए यह व्यवस्था करवाना आवश्यक है।

उत्तर बिहार के जिन इलाकों में जो रेल परियोजना चल रही थी, जो काफी महत्वपूर्ण है, जो बहुत दिनों से चल रही थी, लेकिन आज तक वह पूरी नहीं हो रही है, सभापति जी हम उसका उल्लेख आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के विचार के लिए करना चाहते हैं। खगड़िया से कुशेश्वर स्थान मात्र 44 कि.मी. का रेल खंड है। उसके निर्माण की स्वीकृति 1996 में हुई थी। उस पर 162 करोड़ रुपये अनुमानित खर्च था। आज तक उस पर 68 करोड़ 2 लोख रुपये खर्च हो चुके हैं। पिछले बजट में मात्र 5 करोड़ रुपये दिए गए। जब इसमें इतनी राशि खर्च की गई है तो माननीय रेल मंत्री जी जो प्रॉयरिटी तय कर रही थीं, उसमें इसे भी रखा जाना चाहिए और इसके निर्माण को भी पूरा करवाया जाना चाहिए। इसी तरह सकरी से हसनपुर लगभग 80 कि.मी. का रेल खंड है। उसके निर्माण की अनुमानित लागत 175 करोड़ रुपये थी। आज तक उस पर 128 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं। पिछले बजट में उसके लिए 20 करोड़ रुपये की राशि दी गई। जब इतनी राशि दी गई तो हम समझते हैं कि उसकी प्राथमिकता भी तय होनी चाहिए कि उसे कब तक पूरा करवा दिया जाएगा। वह नहीं किया गया है। मानसी से सहरसा, सहरसा से दौरम मधेपुरा तक आमान परिवर्तन के कार्य पूरे हो गए। कुछ दिन पहले सहरसा से दौरम मधेपुरा के गेज कन्वर्जन का काम पूरा हो गया। बिना उद्घाटन के गाड़ी चल गई। इससे लोगों को काफी खुशी हुई। लेकिन मधेपुरा से पूर्णिया तक का जो रेल खंड है, उस पर लगभग 298 करोड़ रुपये खर्च हो चुके हैं, 20 करोड़ रुपये का पिछले रेल बजट में प्रोवीजन किया गया। अब मात्र 30 करोड़ रुपये की आवश्यकता है। हम रेल मंत्री जी से आग्रह करते हैं कि इसे भी प्राथमिकता में लेकर निर्माण पूरा करवाना चाहिए ।

बॉर्डर इलाके से एक बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। सकरी से लौकहा-बाजार-निर्मली व सहरसा से फॉरबिसगंज 206 किलोमीटर का रेल खंड है, जिस पर 355 करोड़ रुपया खर्च होता है। लेकिन उसके निर्माण का कार्य आज तक शुरू नहीं हुआ है, जबकि यह नेपाल से सटा हुआ रेल खंड है। पिछले बजट में मात्र पांच करोड़ रुपया दिया गया और प्राथमिकता की सूची जो हमने पिंक बुक में देखी, उस प्राथमिकता की सूची में लिखा हुआ है कि 31.3. 2012 तक इस काम को कर देंगे।

सभापति महोदय, जब काम ही शुरू नहीं होगा, तो प्राथमिकता सूची कैसे पूरी होगी। इसलिए हमारा आग्रह है कि इसमें राशि देकर उस काम को पूरा कराना चाहिए। एक महत्वकांक्षी प्रोजैक्ट --रेल महासेतु कोसी नदी पर पुल बन रहा है जिसका शिलान्यास तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने किया था, वह 341 करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट था। पिछली सरकार में भी इस पर बहुत काम हुआ, लेकिन आज काम की गति बहुत धीमी हो गयी है। अब यह काम कब पूरा होगा, यह समझ में नहीं आता। लेकिन इसकी भी प्राथमिकता 31.3.2012 तक तय है। इसलिए हम रेल मंत्री जी से आग्रह करते हैं कि इसमें राशि दिलाने के अलावा आप पदाधिकारियों को नियंत्रित कीजिए। आप पदाधिकारियों को कहिए कि वे इस काम को शीघ्र गति दें और उसे पूरा करायें। हम माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहते हैं कि जिस परियोजना की शुरुआत माननीय लालू प्रसाद जी ने की थी- उस मधेपुरा ग्रीन फील्ड विद्युत रेल इंजन विनिर्माण कारखाने की स्थापना, जो मधेपुरा में होनी थी और जिस पर 1960 करोड़ रुपया खर्च होता, पिछले बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने 115 करोड़ रुपया उसके लिए दिया, इसके लिए हम उनको धन्यवाद देते हैं। हमें ऐसा विश्वास है कि जो पिछड़ा हुआ इलाका है, उसमें इस प्रौजेक्ट को वह अवश्य पूरा करा देंगी। सहरसा में बड़ी रेल लाइन की सवारी, डिब्बा अनुरक्षण की सुविधा का निर्माण बहुत दिनों से हो रहा है। एक प्रश्न के जवाब में माननीय रेल राज्य मंत्री ने कहा था कि इसी वित्तीय वर्ष में हम उसे पूरा करा देंगे। लेकिन मार्च बीत गया, पता नहीं रेल का वित्तीय वर्ष कब खत्म होगा। आज तक उसका काम पूरा नहीं हुआ। उसी तरह से चुकती ढाला पर एक ओवरब्रिज का निर्माण हो रहा था, उस पर भी रेल राज्य मंत्री जी ने सदन में आश्वासन दिया था कि हम इसी वित्तीय वर्ष में इसे पूरा करा देंगे। लेकिन आज तक उसका काम पूरा नहीं हुआ। वहां सामान जरूर रखा हुआ है, लेकिन वह काम पूरा नहीं हो पा रहा है। इसलिए सभापति जी हमने आपके माध्यम से अपनी पीड़ा और वेदना माननीय रेल मंत्री जी को बतायी। हम लोग जिस इलाके से आते हैं, वह अत्यंत पिछड़ा हुआ इलाका है। उस इलाके में बहुत दिनों से जो योजना चल रही है, उसका निर्माण शीघ्र हो, हम यह आग्रह करना चाहते हैं।

सभापति महोदय, हमारे साथी भूदेव चौधरी माननीय सांसद 8.4. 2010 को भागलपुर से पटना फरक्का एक्सप्रैस से आ रहे थे। वह अपने पूरे परिवार के साथ द्वितीय श्रेणी में सफर कर रहे थे। पता नहीं आज के दिन सुरक्षा की कोई व्यवस्था ट्रेन में है या नहीं, इनके तीन मोबाइल और इनकी बच्ची का पर्स चोर उचक कर ले गये। इन्होंने उसकी शिकायत भी की और माननीय रेल मंत्री जी से भी मिलकर घटना की जानकारी दी है। हम चाहते हैं कि ऐसी घटनाओं की जांच होनी चाहिए। रेल में सुरक्षा की व्यवस्था होनी चाहिए, यह हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहते हैं।

MR.CHAIRMAN : Hon. Members, I have a list of more than twenty-five Members to speak on the Demands for Grants (Railways). Those hon. Members who want to lay their written speeches, may do so on the Table of the House.

Shri Sudip Bandyopadhyay to speak now.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Hon. Chairman, I rise to support the Railway Budget 2010-11.

Uptil now, no hon. Member, either from the Government side or from the Opposition, has made any major criticism against the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee.

The Indian Railways is the world's third largest railway network under a single management. It has near about 17, 000 trains run every day with 18 million passengers travelling. It has a 14-lakh strong railway family. Naturally, the Department is huge and its task is also equally huge. ...(*Interruptions*)

Sir, the hon. Railway Minister should very broadly receive appreciations for two reasons, at least. One, passenger fares of

any class have not been increased; two, no increase of freight tariff has taken place in this Budget. Naturally, the common people would be benefited by this Budget. When the price rise is affecting us, when the fuel price rise is affecting us, these two major decisions will certainly give a major feeling of relief to the common people. This measure of the UPA Government has broadly been appreciated by the downtrodden people of the country because, normally, people who cannot afford more money for their travel expenses, they use the trains. So, naturally, this is a best decision which the hon. Railway Minister has taken.

There are Plan Outlays in the Budget for the year 2010-11. This time, the Annual Plan outlay has been proposed at Rs.41,426 crore which is the ever highest Plan estimate. It is to be acknowledged by the Members from all sides of this House. Some Members questioned from where the money will come. It has already been made very clear in the Explanatory Memorandum of the Budget Speech from where the money will come.

I would like to keep it on record that the Gross Budgetary Support this year is Rs.15,875 crore; the Diesel Cess is Rs.877 crore; the internal resources is Rs.14,523 crore; the EBR is Rs. 10,151 crore; the market borrowing through the IRFC is Rs.9120 crore. So, the proposed Budgetary allocation and the total Budgetary Support through these processes have given a sense that there was not given any false assurance in the Budget Proposals.

What are the major proposals that have been tabled this time? I would mention a few of them; my colleague Shri Elangovan will possibly mention a few and Shrimati Supriya Sule will mention a few. So, in different ways, when we are discussing amongst ourselves, we find that 140 socially-desirable railway connectivity proposals are there; 97 more stations have been announced as Adarsh Stations; 10 more stations are to be converted into world-class station. So, we must appreciate that the hon. Railway Minister has appreciated the feelings and sentiments of all the Members who are asking for new trains which is their demand. In her speech, she is saying:

> "I appreciate the hon. Members for their high expectations from the Railways. This is quite natural, because Railways is the lifeline of the nation and a major catalyst that triggers socio-economic growth.
> I want to help everybody within limited infrastructure facilities. I believe that in everyone's right to demand. India is a democratic country. Every voice should be respected. Our dilemma is that we have received more than 5,000 requests."

So, naturally, after only one year of the Budget, 5000 requests cannot be implemented. Hence, priority has to be given.

What is our feeling? After the Independence, there were regional imbalances equally for which Eastern India was broadly affected. So, naturally, a few more trains were given. Whether it is Shri Lalu Prasad or Shri Nitish Kumar

or before that, Bihar had been represented in the Railway Ministry by somebody or like Shri ABA Ghani Khan Chowdhury or now our hon. Minister Kumari Mamata Banerjee, sometimes, they ought to pay attention to the Eastern Region of the country keeping the entire nation in mind. If somebody goes into the details of the Budget proposals, more or less, every section of the country has been broadly covered. The Indian Railways have already proposed the network expansion which includes new lines; gauge conversions, doubling of lines; railway electrification, safety and others.

Some more trains have been launched with new names and those are, Sanskriti Express, Matribhumi Express, Karmabhumi Express, Janmabhumi Express, Duranto Service Trains and sub-urban trains for Mumbai and Chennai. So, naturally major demands have been reflected in the budgetary proposals and all positive announcements have been made. What are those announcements? They are, modernisation of locomotive works, Centre for Railway Research, Loco Pilot and Advance Track Training Centre, coach production factories, wagon repairing shops, rail axle factory, wagon manufacturing factory, refrigerated container factory, Kisan Mission Project and Dedicated Freight Corridor which is the Prime Minister's dream project. Now, a sense of work culture has to be inculcated into the Railways by which all these ideas can be implemented successfully.

Sir, we should not forget the State of Jammu and Kashmir. Our hon. Prime Minister and Shrimati Sonia Gandhi had been there recently where the Railway Minister has fulfilled a longstanding demand of the people of that area. So they are very happy now.

Sir, I would like to say a few words about Izzat Ticket. Normally MPs do not find any way to give relief to the common and poor people of the country. At Rs. 25, any person can travel within a range of 100 kms. through this Izzat Ticket.

So, Izzat Ticket has at least given the poorest of the poor to move in trains by keeping their heads high. Another pro-people decision announced in this year's Railway Budget is 100 per cent concession to cancer patients along with their companions at a low cost which has been praised by the countrymen. Another thing is the reduction of Rs. 100 per wagon on freight charges on food grains meant for domestic use and kerosene oil. These are very positive announcements.

Sir, a new concept of PPP has been proposed in the Railway Budget which is the need of the hour. Many people try to criticise by saying that ultimately Railway is going to be privatised. But the hon. Railway Minister has very categorically stated on the floor of the House that PPP is a very positive idea, it has a proper base, this idea has a proper identity, it is very transparent, this idea has a typical managerial efficiency and naturally this PPP concept can be implemented successfully but the Railway will never be privatised. I want to place this on record because our CPI (M) friends, who are present here, always try to make a campaign that the Railways are going to be privatised in the name of PPP which the Railway Minister has very categorically stated that it is far from the truth.

Then, we are very much for safety and security of passengers, cleanliness of compartments and toilets, availability of clean drinking water at cheaper rate and good food. Then, running of trains in time has to be looked at. So, I think, the hon. Railway Minister has given attention to all these areas very minutely and very positively and we think that these things have been broadly accepted by the people. Now, the poor people are getting Janata Aahar at only Rs. 10. They are getting

Dum Aloo and Poori Baji in railway stations at Rs. 10. यह आम जनता की सरकार है। That has properly been reflected in this Railway Budget. It is our firm belief that the prestige of the UPA Government in their second term has been considerably enhanced by the performance of the Railway Ministry.

Sir, you have rung the bell, I will be concluding shortly. I must say that funds constraints sometimes cost to implement the Railway projects in reality. The sum of Rs.15,000 crore has gone up to Rs.17,000 crore. In 2001 H.R. Khanna Commission was there which recommended for one time assistance to the Railway Department. It is 2010-11 now and the price have gone sky rocketing. So, I would appeal to all the political parties of the Parliament with a request to the hon. Finance Minister to extend more financial assistance and a one-time budgetary support may be given to the Railway Ministry for implementation of this pro-people Railway Budget.

Sir, I would positively say that Railways security is also an important and necessary step. We feel that the Railway security management be brought under one umbrella, that is, the Railways. Now, GRP is there, which is controlled by the State Police and the RPF is there, which is controlled by the Ministry of Railways. So, let RPF and GRP be taken under one umbrella.

Then, there is a problem of unmanned level crossing. I think it is to be taken care that unmanned level crossings are properly manned. Sir, it is also important to mention that the Railways has become a soft target by the extremist group. Whenever the Maoists are targeting the Government, they are targeting the Indian Railways. On 15th April we had our Bengali New Year Day, we could not come to the House. In Rajya Sabha, Mr. Arun Jaitley and in Lok Sabha, Mr. Basudeb Acharia started accusing the hon. Railway Minister, Kumari Mamta Banerjee of her political party for being hand in gloves with Maoists. But I would like to ask them which Department these Maoists are targeting. They are targeting Railways. They have made Railways as a soft target. All sorts of reflections and ideas they had ventilated against us, we will give them reply at proper time.

We are always serious to see that occurrence of Railways accidents become zero. The Railways accidents sometimes cause maximum losses to the common people. So, naturally, our recommendations to the House would be that more monetary and budgetary support be extended to the Railway Ministry. Kumari Mamta Banerjee, the way she is marching ahead with her dedication and commitment, is trying to see that the common people of this country can be benefited through the Railway system. That support has to be extended by all the political parties.

I would also appreciate the sentiments up till now expressed from different .corners of this House. We are on the ruling side, but the way the Opposition side has also extended support proves that the most successful Railway Minister's name in the country is Kumari Mamta Banerjee.

* **DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR) :** I like to draw kind attention of the Hon'ble Minister of Railway through you. What about the allocation to my State Orissa ever demanded by the State Govt? I have been reminding you for the allocation to the only railway linking in between West and East of the State i.e. Khurdha-Balange. Despite of my repeated requests you have sanctioned 120 crores only. this money may be adjusted in compensation that will be rendered to the poor land holders but there is no money to start the railway line. We need more than 1000 crores to complete the project. In every year that you are budgeting that the sanctioned amount which is very less to complete the same. It may take another 20 years for completion. Therefore, my honest request in your budget please do allot 500 crores to start the work at war footing. It is the only linkage and it goes from Khurdha road to Balange through Nayagarh, Phulbani via some poor, downtrodden districts to Balanger. These areas are highly backward and they are below poverty line. This would also be viable to KBK districts which is the most neglected, highly below poverty line areas and the area of downtrodden, proliteriate, adivasis, harijans and girijans. The step mother attitude must be forgotten in promoting those areas. The number one places of the country would be developed. If this railway line is linking in between West-East of Orissa. How long you can neglect which can damage your popularity as a whole and weaken the Central Govt? Therefore, this is my extreme personal request for immediate allocation without delay on priority.

What about the world class station in capital of the State Bhubaneswar is selected? This place is highly educated and culturally overdeveloped. In the country and the place you have selected in Bhubaneswar and Cuttack, the highly populated area of the State. Mancheswar is the suitable place and the national natural garden Nandankanan is located nearby. It can correlate Bhubaneswar to Cuttack, the highly commercial capital to give more income. It will not only promote the tourism, the economical condition of the railway would grow up. This is my earnest request, the work should be started immediately for the greater interest of the public.

Why the Double Line work from Khurdha road to Puri is highly neglected? Puri is famous international place and a religious holy place for great Lord, the Lord of Universe i.e. Jagannath. Kindly convert Puri station as an international station which is having very good income which is promoting high income when the railway budget is concerned. In my last speech on Budget, I have already conveyed you the platform work and other adjacent development work of Bhubaneswar and Puri to be stated on war footing.

The famous Konark comes under world heritage. A railway line from Bhubaneswar to Konark to be surveyed immediately. It

can earn maximum money to promote the tourism of the country. I have been also approaching you Madam Minister from some 5 years back i.e. from Shaheed Nagar, Satya Nagar, Surendra Sahay Nagar, Poukhariput Railway Crossing etc. to start the work immediately to save the life of common passengers that very often the accident is occurred. To avoid the traffic congestion of the city these flyover and overbridge work to be started as you have declared on my request. Under my Jatni constituency which comes under my Parliamentary segment near to Khurdha road railway junction, the Seetaram Kesari Crossing Overbridge should be started on war footing. In rainy season the rural people are suffering because of the water logging in the high raining the road is blocked. This overbridge and road may solve the problem and the road condition would be developed and this special road leading to Puri from Khurdha should be developed immediately. The other developmental work relating to other railway lines of my State Orissa needs good sum of amount to be allotted in the Budget.

I have been raising many times from the beginning relating to East Coast Zone. The development of this zone may promote the development of the railway property can inspire the prosperity of the State as a whole. Necessary Govt. quarters roads, special office for the convenience of passengers to be initiated if more money is allocated in favour of East Coast Zone to promote more linking railway lines to serve the people's interest which is highly demanded.

***SHRIMATI PRIYA DUTT (MUMBAI NORTH-CENTRAL) :**I thank you for giving me this opportunity to express my thoughts on the Railway Budget. Firstly, I want to congratulate the Railway Minister for choosing 'social responsibility' over 'economic viability' as the key guiding factor for development of Railways.

As I have been elected from Mumbai I would like to highlights some of the problems faced by the residents of Mumbai. Mumbai, the commercial hub of India, is the capital of the State of Maharashtra and has a population of over 10 million people. The suburban railway system of the city is crucial to its daily functioning because of the geographical configuration of the city. It is estimated that 7.4 million passenger –trips per day are made on the suburban railway at an average distance of 25km per trip. Railways is the life line of Mumbai. Approximately 6 to 9 lakh people travel by trains everyday. The passengers in trains have doubled and tripled but the capacity had not increased. The cases of accidents have increased drastically. We want to make commuting easier, safe and comfortable for the common people.

Despite generating a net revenue surplus (unlike suburban networks in other Metros) and contributing nearly half of the daily load of passengers carried by the entire Indian Railway network, Mumbai commuters face innumerable hardships year after year. There is insufficient interest in their problems among policy and decision-makers.

We wholeheartedly agree with the 'Vision-2020 Statement' of Indian Railways that "the main challengers are the creation of adequate capapcity, segregation of commuter lines and long distance lines and expansion of services to ensure comfort of commuters."

We endorse for speedy implementation the suggestion in the White Paper to create a separate administrative unit for the Mumbai Metropolitan Region(MMR). A world Bank team has made the same recommendation. Considering the complexities involved in suggestions (2) and (3) above, we suggest that a high level Task Force be constituted at once to formulate and recommend a time bound plan for implementation.

Besides the foregoing, we believe that the areas where urgent steps need to be taken at a macro level are :

(i) All ongoing as well as sanctioned works under MUTP should be completed within their planned time frame. Requisite fund allocation and administrative support should be provided to all the implementing agencies. The tie up with the World Bank for assistance for MUTP projects, wherever required should be finalized at the earliest.

(ii)Establishing connectivity *inter se* of Central, Western and Harbour Line suburban services and further with Navi Mumbai and extended connections to Konkan Railway Line.

(iii)Revival of abandoned or dormant proposals such as the commissioning the 5 kilometers of railway line from Bandra to Kurla station, in view of urgent need of the 5 kilometers of railway line from Bandra to Kurla station, in view the urgent need of cross connectivity in the changed circumstances.

(iv)Looking at the magnitude of commuter traffic, number of trains overcrowding etc. remodeling and redeveloping of all suburban railway stations except the heritage stations by grant of adequate additional FSI to be commercially

exploited so as to make their maintenance and upkeep financially viable. A detailed action plan for remodeling of stations should be undertaken by employing competent consultants. We understand that the Mumbai Railway Vikas Corporation (MRVC) has already initiated steps in this regard. These steps should be urgently pursued. A wholly inadequate number of stations are planned as ideal stations (just two or three). This is resulting in fatal accidents.

(v)All lands belonging to Indian Railways must be brought under their operational control in practice and freed from all encroachments. Litigation, if any, involving such lands should be fast tracked.

(vi)The two security agencies, the Railway Security Force and the State Railway Police must be brought under one roof and controlled by the Railways.

Apart from macro level remedies suggested above, immediate corrective measures at the micro level are necessary and feasible in these areas to begin with:

(i) Making train travel safer and less threatening to life and limb by reducing peak hour congestion through introducing new services and increasing the frequency of the existing services.

(ii) Dispersing commuter traffic through separate outlets/exits wherever local and outstation lines converge. Guidance can be derived by studying the success of such methods in cities life New York.

(iii) Providing hygienic toilets for commuters and toilets for ladies at all railway station. Most of the toilets are mostly dirty and badly maintained. Railways must provide safe drinking water facilities, once available at stations.

(iv) A positive sign is that number of women commuters have increased yet some stations have no lady toilets or the toilets are very unhygienic.

(v) Ensuring that all machines and mechanical gadgets installed by Railways for coupon/ticket vending or smart cards are in working condition at all times and that adequate replacements are always available.

(vi) Providing ramps and escalators for all subways and skywalks to encourage use of them by all commuters including disabled and old persons.

(vii) The present daily load is 7 millions approx on a daily basis on Central and Western Railways. Conversation of 9 coach to 12 coach rakes is on. It has to be expedited and 15 coach rakes introduced at least during peak hours to reduce over crowding.

(viii) Western Railway has started 15 coach rakes on Dadar-Virar Section. In those, 4 EMU units are provided. There is heavy over-crowing in the ladies first class ladies coaches. A bigger first class coach in the one of the 4 units is vital.

(ix) Providing adequate facilities for emergency medical treatment at every railway station, including availability of ambulance services with trained para-medical staff. Timely help and assistance to accident victim will save a life.

(x) There is anomaly in discounts to senior citizens for distance travel : 50% for women and only 30% for men who travel more frequently. This must be rectified.

(xi) The recent facility "IZZAT" of person with an income of less than Rs.1500/- is eligible of a season pass of Rs.25/-. In the city of Mumbai this facility of income of Rs.1500/- is not adequate for the people of Mumbai. Person with a salary of Rs.1500/- will never be able to live in Mumbai. It is suggested that the amount be raised from Rs.1500/- to Rs.2000/- as this will greatly benefit the poor.

The vast majority of the city's commuters use the railways. There are three suburban rail lines in Mumbai. Central, Western and Harbour. Each of these has a very large number of people living in slums within 30 feet of the railway track. The Central line from Victoria Terminus to Thane has about 3,900 families living alongside the track, the Western line from Churchgate to Dahisar has 2,800 families and the Harbour line from Victoria Terminus to Mankhurd 11,400 families. These families have been living along the tracks for more than two decades. The presence of these settlement has a considerable impact on the speed of trains. The Commissioner of Railway Safety has laid down that trains must not travel at more than 15 km per hour when traveling through these densely inhabited sections. This seriously impact upon the capacity of the railway system and significantly increases passenger transit times.

In 1989, the Railway Slum Dwellers Federation was able to demonstrate when it worked in collaboration with the State Government to assist in relocating a slum of 900 households in order to lay a railway line which linked the city to Vashi or New Bombay.

I would like to draw the attention of the Minister to a very important point regarding allocation of funds to projects in Maharashtra. Kasara-Extension of receipt and dispatch lines anticipated cost is Rs.1,105 lakh, however, only Rs.19.45 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Karjat-Extension of receipt and dispatch lines, addl. line connecting up yard to Karjat-Panvel and 4th line between Karjat-Palasdari anticipated cost is Rs.2,015 lakh, only Rs.36.11 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Bhivandi Road-New loop line to deal full rake parcel anticipated cost is Rs.369 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Mumbai-replacing of 250 mt steel structure –Mumbai Division anticipated cost is Rs.609 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Mumbai -replacing of 242 sq mm centenary wire-Mumbai Division anticipated cost is Rs.280 lakh, only Rs. 5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Thakurli-Igatpuri and Thakurli-Lonavla-Rehabilitation of 110 kv transmission line-Mumbai Division anticipated cost is Rs.300 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Kalyan-Igatpur-Borethambe-replacing of non standard bracket tube & associated fitting-Mumbai Division anticipated cost is Rs.284.97 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Dadar New foot overbridge (6m wide) with elevators cum starecases at Chhatrapati Shivaji Terminus Mumbai end connecting all platforms-Mumbai Division anticipated cost is Rs.258 lakh, only Rs. 5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

Parel-Additional douoble discharge platform(No.1) – Mumbai Division anticipated cost is Rs.333.89 lakh, only Rs.5 lakh has been sanctioned for 2010-11.

The financial sanction for the year 2010-11 for these projects are very meagerand if the financial sanction is not increased immediately these projects would never see the light of the day. I, therefore, request the Railway Minister to look into the matter and raise the financial sanctions for these projects.

*श्री देवेन्द्र नागपाल (अमरोहा): सर्वप्रथम मैं माननीय रेलवे मंत्री "ममता जी" को बधाई देना चाहूंगा कि उन्होंने सभी वर्गों के लिए "प्रो गरीब लोग, आम आदमी" एक आम बजट पेश किया है जिसके फलस्वरूप मालभाड़ा व यात्री भाड़े में वृद्धि नहीं की गयी हे और रेल यात्रा की सुरक्षा और विशेषकर किसानों, महिलाओं, युवाओं और आम आदमी की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए किया गया है । आपके द्वारा पहली बार सामाजिक दायित्व को प्राथमिकता देते हुए रेल संपर्क/बुनियादी ढांचे संबंधित परियोजनाओं को मंजूरी दी गयी हे । साथ ही साथ यह सच है कि जो आज सक्षम नहीं है वह आने वाले कल में सक्षम हो जाएगा । इस बजट के माध्यम से भविष्य में अधूरी पड़ी परियोजना जो कि विजन 2020 के अंतर्गत आती हैं के लक्ष्य को हम प्राप्त कर सकते हैं ।

रेल बजट में रेलवे की खाली भूमि पर कोल्ड स्टोरेज लोजिस्टिक पार्क व मल्टीफंक्शन परिसरों को स्थापित करने का प्रस्ताव व ई-टिकिट, स्टेशनों के उन्नयन के उत्पादन जो किसानों और ग्रामीण जनता को अत्यंत लाभ पहुंचाएगा ।

अब मैं माननीय रेल मंत्री से अनुरोध करता हूं कि वह पश्चिमी उत्तर प्रदेश की मांगों पर विचार करें जैसे कः-

1. नई रेलवे लाइन गजरौला सम्भल वाया हसनपुर, मेरठ-बिजनौर, अलीगढ़-मथुरा और चांदपुर-बहनोई वाया नहटौर, नौगांवा, अमरोहा और संभल । यहां मैं यह भी कहना चाहुंगा कि गजरौला-संभल मार्ग पर सर्वे पहले भी हो चुका है ।

2. गंगा को जोड़ने संबंधी रेल लाईन जो कि बंटे हुए भागों में है लक्सर-बक्सर, कासगंज ।

3. रेलवे लाईन का दोहरीकरण व विद्युतीकरण-गजरौला से देहरादून वाया बिजनौर-लक्सर, शहादरा से सहारनपुर वाया शामली । मेरठ-मुजफ्फरनगर-हरिद्वार ।

4. नई ट्रेनें-

सहारनपुर से मुम्बई वाया शामली, कोटद्वार से मुम्बई वाया बिजनौर और मुरादाबाद से द्वारिका वाया अलीगढ़ ।

5. गाजियाबाद से मुरादाबाद रेलवे लाईन पर क्रासिंग गढ से मेरठ मार्ग पर रेलवे फाटक सं. -51 व गाजियाबाद से मुरादाबाद रेलवे लाईन के मध्य सित गजरौला-बिजनोर मार्ग पर पडने वाला रेलवे फाटक संख्या 45 सी इनदोनो रेलवे क्रूसिंग पर रोड ओवर ब्रिज का निर्माण अति महत्वपूर्ण है । साथ ही उक्त फाटक संख्या 44 व 28 (कैलशा-पाकबड़ा क्रासिंग पर), रोड अण्डर ब्रिज सं. 46 को भी संज्ञान में लेकर ओवर ब्रिज निर्माण कराते हुए रोजमर्रा लगने वाले जाम संबंधी समस्या का समाधान करें ।

वोटलिंग प्लांट गढ़मुक्तेश्वर और गजरौला जो कि गंगा के तट पर लगना चाहिए।

7. राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र का बहारी रेलवे मार्ग जैसे- पानीपत से मेरठ, हापुड़-पलवल, पलवल-रेवाड़ी-रोहतक-पानीपत को नवनिर्मित कर पानीपत-मेरठ और खुर्जा-रिवाड़ी को जोड़ दिया जाए ।

8. रेल बजट में रेलवे भूमि पर केंद्रीय विद्यालय के निर्माण संबंधी प्रस्ताव को दृष्टिगत रखते हुए, गजरौला, अमरोहा, हापुड़, मथुरा बिजनौर व मुजफरनगर आदि में खोले जाएं ।

उत्तर प्रदेश व राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के रेलवे के बुनियादी ढांचे व यात्रियों के लिए सुझावः-

उत्तर प्रदेश के निवासियों के साथ हुई बातचीत के दौरान मैंने बहुत से सुझाव प्राप्त किए हैं, जोकि रेलवे के बुनियादी ढांचों और रेल यात्री सुविधाओं के बारे में है जैसे नए फलाई-ओवर, नई ट्रेनें, नई लाइनें, नए स्टेशन मौजूदा गाड़ियों के ठहराव, विस्तार व ईएमयू चलाने के लिए मार्गों का विद्युतीकरण के रूप में मैं बजट में शामिल करने के लिए उनकी मांगों को प्रस्तुत कर रहा हूं । जोकि अल्पावधि के मध्य व दीर्घकालिक विस्तार के लिए आधार है ।

मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि पिछले 63 वर्षों में देवबंद से रूड़की के अलावा पश्चिमी उत्तर प्रदेश में कोई भी नई रेलवे लाइनस्वीकृत नहीं की गयी हे । यह रेलवे इतिहास में अत्यंत आश्चर्यजनक उदाहरण है । इस क्षेत्र में व्यावसायिक विकास और उत्तम कृषि उत्पादन और खाद्य प्रसंस्करण उद्योग आदि के बढ़ावे के लिए उपेक्षित इस क्षेत्र का समस्त विकास रूक गया है । परंतु

मैं खुश हूं कि आपने इस उपेक्षित क्षेत्र व इस क्षेत्र के आम आदमी, अल्पसंख्यक क्षेत्रों व आम आदमी का प्रधान मंत्री की 15 सूत्री कार्यक्रम द्वारा ध्यान देना शुरू कर दिया है । नीचे दिए गए सुझाव जो कि लागू किए जाने पर इस क्षेत्र के विकास, यात्रियों व जनता की संतुष्टि के लिए बडे पैमाने पर सहायक होंगे-

1. आपके संज्ञान में लाना है कि नीचे दी गयी रेलवे लाइनों का कई बार बीते वर्षों में सर्वे हो चुका है परंतु क्रियान्वयन नहीं हुआ है अतः इस रेल बजट में भी उक्त रेलवे लाइनों के सर्वे की बात कही गयी है जिसके आधार पर पूर्ण रूप से उपेक्षित होने की भावना जागृत होती हे व रेलवे की पक्षपात की मंशा को भी बल मिलता हैं इन रेलवे लाइनों को पूर्ण रूप से स्वीकृत किए जाने पर संबंधित क्षेत्रों का व्यावसायिक विकास चरम पर होगा जो कि वर्तमान में बहुत पीछे है ।

1. गजरौला-सम्भल वाया हसनपुर ।

2. अमरोला बहजोई वाया सम्भल ।

3. मेरठ-बिजनौर वाया हस्तिनापुर

4. पानीपत-शामली-मुजफरनगर

5. लक्सर-बक्सर (निकट गढमुक्तेश्वर से कासगंज गंगा नदी के समान्तर) गंगा एक्सप्रेस बक्सर मार्ग

6. सहारनपुर से दूहरादून वाया बिहारीगढ

7. मेरठ-आईलम-पानीपत

8. संभल-चोला वाया बुलंदशहर

9. चांदपुर-अमरोहा वया नहटौर, नौगॉवा

10. अलीगढ़ से वृन्दावन

11. हल्दौर से धामपुर वाया नहटौर

12. वासगंज-अलीगढ़

13. वासगंज मैनपुरी

14. अलीगढ़- मथुरा

15. अलीगढ़ से मथुरा, हाथरस किला को कासगंज से मिलातेहुए हाथरस से कासगंज मथुरा लाइन

रेल यात्रियों व संबंधित क्षेत्र की जनता की समस्या को कम करने के लिए स्टेशनों पर आने वाली रेल गाड़ियों के ठहराव अत्यंत आवश्यक है जिसका ध्यान में आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ ।

1. सदभावना एक्सप्रेस, गोहाटी एक्सप्रेस, आलाहजरत एक्स. व शहीद एक्स. का गाजरौला जंक्शन पर आने जाने पर ठहराव

2. राजधानी एक्स., लखनऊ मेल, रानीखेत एक्स., श्रमजीवी एक्स., दिल्ली-फैजाबाद, दिल्ली-रायबरेली एक्स लाल कुंआ से दिल्ली एक्सप्रेस का अमरोहा रेलवे स्टेशन पर ठहराव ।

3. नजीबाद-गजरौला-मुरादाबाद पैसेंजर रेल गाड़ी को संभल तक चलाया जाए क्योंकि यह गजरौला रेलवे स्टेशन पर 12 घंटे ठहरती है । (1 एमजीएन/2 एमजीएन)

4. चन्दौसी-मुरादाबाद पैसेंजर को गजरौला तक चलाया जाए जो कि मुरादाबाद में 10 घंटे ठहरती है । (1सीएम/2 सीएम)

5. रोजमर्रा यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए दिल्ली-गजरौला-नजीबाबाद-कोटद्वार के रास्ते नई रेलगाड़ी चालू की जो कि शाम को कोटद्वारा रवाना हो जाए ।

6. गजरौला स्टेशन पर आधुनिक कंप्यूटरीकृत टिकट आरक्षण केंद्र बनाया जाए ।

7. बृजघाट स्टेशन जो कि धार्मिक गढ़ गंगा धाम पर स्थित है पर इंटर सिटी ट्रेन का ठहराव धार्मिक भावनाओं को दृष्टिगत रखते हुए किया जाए ।

8. नजीबाबाद से गजरौला पैसेंजर को हरिद्वारा तक चलाया जाए ।

9. गजरौला जं0 से मौअज्जमपुर नारायण जं0 पर लक्सर के लिए मोड़ (डाइवर्सन)

बनना अति आवश्यक है ।

मैं आशा करता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी आम आदमी के रेल बजट में पश्चिमी उत्तर प्रदेश की जनता व रेल यात्रियों की जनभावना को ध्यान में रखकर उपरोक्त कार्यों की सूची को स्वीकृति प्रदान करने व तीव्रता से उक्त कार्यों का क्रियान्वयन करने की कृपा करेंगी ।

इसी आशा के साथ मैं वाणी को विराम देता हूं ।

श्रीमती रामकिशुन (चन्दौली): महोदया, सादर निवेदन है कि हमारे क्षेत्र चन्दौली की निम्न समस्यायें हैं, जिनका निराकरण करना आवश्यक है।

1. चन्दौली मुख्यालय पर रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण।

2. मुगलसराय से गया रेलवे लाइन पर सैयद राजा चन्दौली रेलवे स्टेशनों पर गाड़ियों को रूकने का समय निर्धारित किया जाये।

3. रेल के लिए ली गई जमीन पर एक रेल कारखाना स्थापित किया जाये।

4. मुगल सराय में रेलवे की खाली जमीन का उपयोग करने के लिए मेडिकल कॉलेज, अस्पताल आदि का निर्माण कराया जाये।

5. मुगल सराय के मान सरोवर तालाब के कार्य को पूरा कराया जाये तथा पास में स्थित खाली जमीन पर एक सुन्दर पार्क बनाया जाये।

6. मुगल सराय के रेलवे के विभिन्न कालोनियों का सौन्दर्यीकरण तथा सड़क निर्माण व पानी निकासी का काम किया जाये।

7. मुगल सराय रेलवे स्टेशन से वाराणसी से चलने वाली वरूणा एक्सप्रेस को मुगल सराय से लखनऊ तक चलाया जाये।

8. रेलवे के कर्मचारियों को नागरिक सुविधा के विकास के लिए पुनः रेलवे बोर्ड का गठन किया जाये।

9. मानव रहित रेलवे क्रासिंग पर रेलवे के आधुनिक फाटक का निर्माण कराया जाये।

10. मेरे क्षेत्र से निकलने वाली फेड रेल कारिडोर योजना में ली जा रही किसानों की जमीन का अधिग्रहण समाप्त किया जाये।

11. लाल बहादुर शास्त्री पूर्व प्रधान मंत्री के जन्म स्थान सेंदूल कालोनी में उनकी मूर्ति लगाने का कार्य किया जाये।

12. मुगल सराय से सैयद राजा रेलवे स्टेशनों से एक लोकल ट्रेन चलाया जाये।

---

* Speech was laid on the Table

ओश्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला): महोदय, हाल ही में रेल बजट 2010-11 रेल मंत्री ने पेश किया है। मैं उसमें निम्नलिखित सुझाव देना उचित समझता हूं। हिमाचल प्रदेश में आजादी के बाद मात्र 36 कि.मी. रेल लाईन बिछी है, जो दर्शाता है कि भारत सरकार रेल के मामले में गंभीर नहीं है तथा पहाड़ के लोगों के साथ इसमें न्याय नहीं करना चाहती। 2010-11 के रेल बजट में कुमारी ममता बनर्जी ने मेरी एक न्यायोचित मांग, जिसे मैं लोक सभा में तथा पत्राचार द्वारा उठा रहा था कि पंजाब के घनौली को उत्तराखंड के देहरादून के साथ वाया नालागढ़ - बद्दी - बरोहीबाला - काला अम्ब - पांवटा साहिब को रेल लाईन के साथ जोड़ा जाये। इसको इस वर्ष के बजट में सर्वेक्षण के लिए रखा गया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री महोदया का धन्यवाद करता हूं कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में इस पूकार की एक रेल लाईन आने वाले समय में बिछ जायेगी, जिसमें यहां के लोगों को लाभ पहुंचेगा। खास करके जो एनडीए की सरकार के समय यहां हिमाचल पूदेश को विशेष औद्योगिक पैकेज मिला था और उसी के कारण इस क्षेत्र में अरबों रूपये के निवेश द्वारा औद्योगिकीकरण कर यहां के लाखों बेरोजगारों को रोजगार उपलब्ध हुआ है तथा इस रेल के बिछने से हमारे दो धार्मिक स्थानों हरिद्वार (उत्तराखंड) व पांवटा साहिब (हिमाचल पूदेश) में लोगों के आवागमन में सहूलियतें प्राप्त होगी तथा इस क्षेत्र में पर्यटन भी बढ़ेगा।

मैं इसलिए आग्रह करना चाहता हूं कि इस रेल लाइन का तुंत सर्वेक्षण करवाया जाये तथा इस बजट में उसके लिए प्रावधान कर इसी वर्ष पूरा करने में निर्देश जारी किये जाये ताकि अगले वर्ष में बजट में उचित धनराशि देकर पटरी का कार्य शुरू किया जा सके।

कुछ और सुझाव जो मैं पिछले बजट के दौरान तथा रेल मंत्रालय के ध्यानार्थ दे चुका हूं, उन्हें पुनः दोहराना चाहता हूं, ताकि रेल मंत्रालय इस पर भी तुंत कार्यवाही करे।

1. कालका - शिमला रेल लाइन के सुधार हेतु धनराशि का प्रावधान किया जाये तथा इस लाइन पर दोनों रेलवे क्रासिंग पर फ्लाई ओवर (पुल) का निर्माण किया जाये, जो कि सवानारा तथा चम्बाघाट के पास निर्मित होने हैं।

2. कालका, शिमला रेल लाइन में जाबली व सोलन - बूरी के स्टेशनों को पुनः चालू किया जाये।

3. शिमला में "बाबा भलखू" संग्रहालय को इसी वर्ष पूर्ण किया जाये।

---

* Speech was laid on the Table

4. कालका - परवाणू को ब्रॉड गेज लाइन में परिवर्तित किया जाये। इसका शिलान्यास पहले ही हो चुका है।

5. कालका रेलवे स्टेशन में सुधार किया जाये तथा आधूरे प्लेटफार्म को छत लगाकर पूर्ण किया जाये।

ओश्री नारायण सिंह अमलाबे (राजगढ़): महोदय, कृपया मेरे संसदीय क्षेत्र कू. 20 राजगढ़ (म.पू.) से निकलने वाली ट्रेनों में जनहित को दृष्टिगत रखते हुए निम्न आदेश पूदान करने का कष्ट करें।

1. सूरत से मुजफ्फरपुर 9053/9054 साप्ताहिक ट्रेन का स्टापेज व्यावरा (राजगढ़) में किया जावे।
2. नाकदा-बीना सवारी गाड़ी 141/142 में केवल 8 डिब्बें हैं प्रायः ओवरलोड चलती है। इसमें 4 अतिरिक्त डिब्बे व एक ए.सी. वेयरकार लगना आवश्यक है।
3. इन्दौर-ग्वालियर इन्टरसिटी 9325 पूतिदिन चलने वाली गाड़ी का स्टापेज सारंगपुर व वांचौड़ा में किया जावे।
4. इन्दौर-मक्सी पैसेन्जर ट्रेन पूतिदिन चलने वाली गाड़ी लगभग 6 से 8 घंटे मक्सी में खड़ी रहती है उसे बढ़ाकर इन्दौर से गुना किया जावे।

मेरे संसदीय क्षेत्र कू. 20 राजगढ़ (म.पू.) से गुजरने वाली स्वीकृत रेलवे लाईन रामगंज मण्डी-भोपाल के निर्माण हेतु रेलवे बजट वर्ष 2010-11 में मात्र 40 करोड़ रूपये के आवंटन का प्रावधान किया गया है। जबकि उक्त कार्य हेतु इस वर्ष (वित्त) में इससे कहीं अधिक राशि की जरूरत है। इसलिए कृपया अतिरिक्त राशि इसी वित्त वर्ष 2010-11 में उक्त लाईन के निर्माण हेतु आवंटित करने का कष्ट करें।

दूसरा उक्त लाइन के निर्माण के शीघ्र पूर्ण करने के बावजूद इसके दूसरे छोर व्यावरा (म.प्र.) से भी कार्य प्रारंभ करने के आदेश दिये जावें क्योंकि अभी केवल राजस्थान राज्य से कार्य प्रारंभ है।

आशा है आप मेरे अनुरोध पर शीघ्र ही समुचित कार्यवाही करने की कृपा करेंगी।

---

* Speech was laid on the Table

SHRI T.K.S. ELANGOVAN (CHENNAI NORTH): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for permitting me to speak on the Demands for Grants (Railways).

16.03 hrs (Dr. M. Thambidurai *in the Chair*)

Sir, at the outset, I have to appreciate the efforts of the Railway Minister in announcing various schemes in the interest of the people, particularly, there is no increase in the passenger fares and freight tariff. The Railway users are more in number in our country and a large number of people are benefited by this. Some of the efforts of the Railway Minister are, the hundred per cent concession for cancer patients, along with an escort, which is a good gesture; the question papers for the RRBs, will be made available in local State languages, besides, Hindi, Urdu and English; examinations will be held on the same day in all the regions; about 117 new train projects to be flagged off by the end of March 2010.

Special trains are to be run to mark Rabindranath Tagore's 150th Birth Anniversary; all the unmanned level crossings are to be manned within five years. National High Speed Rail Authority proposes to plan high speed rail corridor. Further, the hon. Railway Minister has announced more number of suburban trains in Chennai. Particularly for Tamil Nadu, the hon. Railway Minister has announced three new passenger trains, one more Duronto Express from Coimbatore to Chennai, two more long-distance trains, as much as eight trains covering the various cities in Tamil Nadu under the Bharat Tirth scheme, and five new long-distance trains which will touch one or another city in Tamil Nadu. I think the hon. Railway Minister for all these new announcements. But, I have to make certain requests, demands to the hon. Railway Minister.

The total annual plan outlay for Railways is Rs. 41,426 crore, but Tamil Nadu gets only a meagre amount of Rs. 700 crore. That is not enough because Tamil Nadu has the longest meter-gauge rail route. About 1152 kilometres of the railway lines in Tamil Nadu are meter-gauge lines. So, gauge conversion must be given a priority for which more allocation should be made for the Railway infrastructure in the State.

With the present funding, I think it will take at least 20 years for the completion of the various Tamil Nadu Railway projects which were announced earlier. So, as far as the Budgetary allocation, the plan outlay is concerned, Tamil Nadu should be given more amount to complete the various projects which were already announced by the various Railway Ministers for the past 10 years or 15 years.

The gauge conversion projects have been taken up. Only Rs. 300 crore is allotted for the same. But we need at least Rs. 700 crore for one year for the gauge conversion to make a definite progress or a conceivable progress.

Then I come to doubling of Chennai-Kanyakumari railway line. Chennai-Kanyakumari railway line is one of the major railway lines used by the people of Tamil Nadu. It is a very highly economically viable route. Doubling of this route will definitely fetch a huge profit to the Railways. But only one section of the Chennai-Kanyakumari route, that is between Chennai and Chengalpet, which is around 56 or 57 kilometres, is completed. Chengalpet-Villupuram doubling work is going on slowly, and at this pace, it may take more than five years for completion. Villipuram-Dindigul doubling is still in paper for the past two years and the amount allotted is only Rs. 30 crore. But the project cost has gone up by Rs. 450 crore. Originally the cost was Rs. 750 crore. Now, after two years, the cost would be Rs. 1200 crore. If it is further delayed, the cost may go further up. So the Railway Ministry should allot more funds for this project also. The last stage, the Madurai-Kanyakumari project is not yet sanctioned. I would request the hon. Railway Minster to sanction this project also.

For the new lines Ariyalur-Thanjavur, Dindigul-Kumily, Morappur-Dharmapuri, Tiruvannamalai-Jolarpet, the projects were given sanction earlier.

But because of the non-availability of funds by the State Government, the State Government could not share the cost with the Railways. These are all economically viable projects. So, the Railways themselves can take up these projects and complete them.

The project – Chennai-Cuddalore *via* Mamallapuram along the East Coast – was announced two years back but there was no progress.

Then, the railway electrification work between Madurai and Kanyakumari and also between Madurai and Tuticorin has to be taken up.

Sir, the Railway Minister had announced Dedicated Freight Corridor between Mumbai and Delhi, and between Delhi and Kolkata. Dedicated Freight Corridor between Chennai and Delhi; between Chennai and Kolkata; and also between Chennai and Mumbai should also be taken up along with these two.

Though the Budget speaks of Techno-Economic Study, the Status Paper presented to the Standing Committee does not have a mention of this project. This project was mentioned but the Status Paper presented to the Standing Committee does not have a mention about this project. This project should also be included there.

Sir, with regard to my constituency, I have two requests to make to the hon. Railway Minister. All trains coming to Chennai Central from North, say Kolkata and Delhi should be stopped at Thiruvottiyur, which is a suburb, situated 10 kilometres away from Chennai Central, so that the passengers need not come to Chennai Central and go back to their houses. Likewise, Rayapuram, which is one of the oldest railway stations, should be made the third passenger terminal along with Chennai Central and Chennai Egmore.

In Chennai, most of the railway level crossings were converted into subways. Two more railway level crossings are to be converted into subways. One is at Korattur and the other is at Ambattur.

So, I hope that the hon. Railway Minister will consider all these things favourably. In spite of the fact that she had given more number of trains, more number of concessions to the people, and included Tamil as one of the languages for writing the Railway Examination, she will consider these requests favourably.

ओश्री के.डी. देशमुख (बालाघाट): महोदय, मैं रेलवे की मांगों पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सभापति जी मैं मध्य प्रदेश के बालाघाट सिवनी लोक सभा क्षेत्र से चुनकर आया हूं।

महोदय, नागपूर से तिरोड़ी तक बड़ी लाइन है तथा गोंदिया से कटंगी तक बड़ी लाइन है। परंतु, तिरोड़ी और कटंगी के बीच मात्र 14 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछाने की जरूरत है। इसकी मांग वर्षो से जनता कर रही है। बालाघाट जिला नक्सल प्रभावित जिला है। गोंदिया से जबलपुर का अमान परिवर्तन का कार्य अति धीमा चल रहा है। इस अमान परिवर्तन की गति में तेजी लाई जाये तथा पर्याप्त धन दिलाया जाये।

*Speech was laid on the Table

***श्री पन्ना लाल पुनिया (बाराबंकी):** पिछले वर्ष के बजट की तर्ज पर इस वर्ष का रेल बजट भी विकास परक है, जिसमें रेल नेटवर्क को बढ़ाने, नई रेल लाईन बिछाने, पुराने रेल लाईनों के साथ डबलिंग किया जाना तथा छोटी गेज की रेल लाईनों को बड़ी गेज की लाईनों में परिवर्तित करने के साथ-साथ यात्रियों की सुरक्षा और प्लेटफार्म तथा रेलगाड़ी के अंदर सुख-सुविधाएं उपलब्ध करवाने की एक व्यापक रणनीति तैयार की है । मैं रेल मत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि पिछले बजट में 120 नई ट्रेन शुरू करने की घोषणा की गयी थी, उसमें से 117 ट्रेनों को प्रारंभ किया जा चुका है । मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने खिलाड़ियों एवं पूर्व सैनिकों के लिए इस बजट में रोजगार एवं अपनी प्रतिभा को निखारने के नए अवसर प्रदान किए हें । मैं माननीय रेल मंत्री जी का इस बात के लिए भी बधाई देना चाहताहूं कि अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस की शताब्दी वर्ष में महिलाओं के लिए अनेक सुविधाएं प्रदान की गयी है । महिलाओं के विशेष ट्रेन चलाना, उनकी सुरक्षा के लिए विशेष व्यवस्था करना उठाया गया एक महत्वपूर्ण कदम है ।

सीमित संसाधन को ध्यान में रखते हुए रेल मंत्रालय एवं इसकी कार्यप्रणाली में सुधार लाकर एक तरफ धनराशि जुटाई जाएगी और दूसरी तरफ पी पी पी मॉडल के अंतर्गत निजी निवेश के द्वारा खोले गए हैं । ये स्पष्ट करते हुए रेलवे का निजीकरण नहीं किया जाएगा, लेकिन रेल सेवाओं में विस्तार एवं गुणत्ता में सुधार करने के लिए निजी क्षेत्र की भागीदारी करना एक अत्यंत महत्वपूर्ण कदम है । मैं इसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना हूँ । मुझे पुरी उम्मीद है कि रेल सुविधाओं के साथ-साथ निजी क्षेत्र के माध्यम से पुराने रेलवे स्टेशनों को विकास, नई लाईनों का विस्तार एवं माल यातायात के क्षेत्र में भी निजी क्षेत्र की भागीदारी यदि सुनिश्चित की जातीहै, तो इन क्षेत्रों में हो रही धीमी गति में तेज रफतार लाई जा सकती है ।

उत्तर प्रदेश में मेरा लोक सभा क्षेत्र बाराबंकी है और बाराबंकी जंक्शन से पूर्वोत्तर रेलवे की गोरखपुर ट्रंक लाईन है तथा उत्तर रेलवे की बनारस, वाराणसी जाने वाली ट्रंक लाईन भी यहीं से विभाजित होती है । विश्व विख्यात हाजी वारिस अलि शाह की दरगाह देवा शरीफ यहां से केवल 13 किमी की दूरी पर है और दुनिया भर से लोग देवा शरीफ आते हैं, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों का ठहराव नहीं है, यह और भी दुखःद स्थिति है, जब उत्तर प्रदेश के गोरखपुर, आजमगढ़, फैजाबाद, वाराणसी जैसे प्रमुख नगरों से चलने वाली रेलगाड़ियों का ठहराव भी बाराबंकी में नहीं है । उत्तर प्रदेश के विभिन्न भागों से लोग देवा शरीफ अपनी अकीदत पेश करने के लिए पहुंचते है और उन्हें लखनऊ रेलवे स्टेशन पहुंचने के बाद वापिस बाराबंकी में देवा शरीफ आना पड़ता है । अतः उत्तर प्रदेश के विभिन्न नगरों से चलने वाली गाड़ियों का ठहराव बाराबंकी में होना चाहिए ।

और इसी कड़ी से जुड़े हुए एक तथ्य की ओर मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ । सीतापुर जनपद में नेमीसारन तीर्थस्थल है, जहां पर हिन्दुस्तान के कोने-कोन से लोग पहुंचते है और यह मान्यता है कि पृथ्वी का मध्य बिन्दु यही पवित्र स्थल है । बाराबंकी से नेमीसारन जाने का कोई सीधा रास्ता नहीं है । बहुत से लोग अयोध्या, देवा शरीफ और नेमीसारन एक साथ यात्रा करना चाहते हैं, लेकिन रेल लाईन से ये स्थान आपस में जुडे हुए नहीं है । मेरा सुझाव है कि बाराबंकी से देवा होते हुए फतेहपुर रेलवे स्टेशन तक 25 किमी लंबी नई रेलवे लाईन का निर्माण करा दिया जाए तो अयोध्या, देवा शरीफ और फतेहपुर होते हुए नेमीसारन सीधे रेल लाईन से जुड़ जाएगें और करोड़ो लोगों को सुगमता से तीनों स्थानों के दर्शन करने का ला होगा । पूर्व में भी यह मांग रखी गयी है, लेकिन यहां क जनप्रतिनिधियों के द्वारा इसे आगे बढ़ाने का प्रयास न करने के कारण प्रस्ताव फाईलों में बंद होकर रह गए । मेरा आपसे पुरजोर आग्रह है कि इस रेल लाईन निर्माण की घोषणा इसी वर्ष की जाए ।

मैं माननीय रेलमंत्री जी का इस ओर भी ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि बाराबंकी से देवा शरीफ की दूरी मात्र 13 किमी है, लेकिन इस मार्ग पर गोरखपुर हावड़ा ट्रंक लाईन तथा लखनऊ-बनारस ट्रंक लाईन बीच में पड़ती है और घंटों रेलवे फाटक बंद होने के कारण प्रतीक्षा करनी पड़ती है । मैंने माननीय रेल मंत्री जी को इन दोनों लाईनों के ऊपर ओवरब्रिज बनाने का सुझाव दिया गया था, जिसे स्वीकृति तो प्रदानकर दी गयी है, लेकिन राज्य सरकारसे इन सहमति की प्रतीक्षा की जा रही है कि रेलवे ओवरब्रिज बनने के बाद नीचे के फाटक को बांद कर दिया जाएगा । मेरा माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध है कि वे शीघ्र-अतिशीघ्र इस ओवरब्रिज पर कार्य प्रारंभ कराए ।

मैंने कई बार लोक सभा में यह प्रश्न उठाया है कि बाराबंकी जनपद में अनेक स्थानों पर मानव रहित रेलवे क्रोसिंग है, जहां पर आए दिन रेल दुर्घटनाएं होती है । आपने अपने बजट भाषण में भी इस बात का उल्लेख किया है कि पूरे देश में 17000 मानव रहत क्रोसिंग है और मैं आपको बधाई देना चाहता हूं कि आपने इस गंभीर समस्या की ओर ध्यान दिया और यह घोषणा की है कि इन्हें पांच वर्ष के अंदर रेलवे के कर्मचारियों के माध्यम से नियंत्रित फाटक लगाने का कार्य किया जाएगा । मेरी मांग है कि इस पर विशेष ध्यान दिया जाए और बाराबंकी जनपद के सभी मानव रहित रेलवे फाटकों को अगले दो वर्ष के अंदर रेलवे का स्टाफ तैनात कर रोज हो रही दुर्घअनाओं से बचाया जाए ।

25, जनवरी 2009 को रायबरेली जनपद उत्तर प्रदेश ऊंचाहार रेलवे फाटक पर एक ट्रैक्टर ट्रोली से रेल दुर्घटना घटित हुई, जिसमें 12 व्यक्तियों की मौत हुई, जो सभी मेरेलोक सभा क्षेत्र बाराबंकी के निवासी थी । दिनांक 27 जनवरी, 2009 को लालगंज रेलवे कोच फैक्ट्री के शिलान्यास के अवसर पर तत्कालीन रेल मंत्रजी के अतिरिक्त आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी एवं श्री राहुल गांधी इस आयोजन में उपस्थित थे और इनकी उपस्थिति में तत्कालीन रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी ने प्रत्येक मृतक परिवार को 1-1 लाख रू. का चेक दिया गया तथा यह भी घोषणा की गयी कि प्रत्येक परिवार से 1-1 व्यक्ति को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी दी जाएगी । स्पष्ट घोषणा के बावजूद आजतक किसी भी परिवारको नौकरी उपलब्ध नहीं करवाई गयी है । मैंने इसी सदन में प्रश्न पूछा था जसके जवाब में आपने यह तो स्वीकार किया कि नौकरी देने की घोषणा की गयी थी, लेकिन तकनीकी बहाना बनाकर नौकरी देने से मना कर दिया गया । आज इस सदन में आदरणीय श्रीमती सोनिया गांधी जी एवं श्री राहुल गांधी जी भी मौजूद हैं, जिनके समक्ष यह घोषणा की गयी थी । मेरा माननीय रेलमंत्री से विशेष अनुरोध है कि मानवीय दृष्टकोण अपनाते हुए इन संतप्त परिवार के मृतक आश्रित को चतुर्थ श्रेणी में नौकरी देने की घोषणा करें ।

माननीय रेल मंत्री जी आपने पिछले वर्ष के रेल बजट में यह घोषणा की थी कि प्रत्येक सांसद अपने क्षेत्र के एक रेलवे स्टेशन को आदर्श श्रेणी की सुविधाएं उपलब्ध करा सकेंगे और एक रेलवे स्टेशन पर पीआरएस की सुविधा हेतु चयन करने का भी अधिकार होगा । मैंने आदर्श स्टेशन के रूप में बाराबंकी जंक्शन तथा पीआरएस सुविधा के लिए हैदरगढ़ रेलवे स्टेशन का चयन कर भेजा था । मुझे खेद है कि इस पर कोई विशेष कार्यवाही नहीं हो सकी है । मेरा अनुरोध है कि संबंधित अधिकारियों को निर्देशित करें और इन सुविधाओं के साथ बाराबंकी रेलवे स्टेशन पर बहुउद्देशीय परिसर की भी स्थापना की जाए ।

माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले वर्ष अपने बजअ भाषण में यह घोषणा की थी कि अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति की रिक्तियों के बैक लोग को पूरा करने करने के लिए विशेष भर्ती अभियान चलाया जाएगा और यह भी घोषणा की थी कि रेलवे की भर्तियों में अल्पसंख्यकों, महिलाओं और आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग को बेहतर प्रतिनिधित्व देने के लिए एक योजना बनाने का प्रस्ताव है और कहा गया था कि शारीरिक विकलांगों के कोटा की भर्तियों को भरने के लिए एक विशेष भर्ती अभियान चलाया जाएगा । मुझे इस बात का खेद है कि गत वर्ष की गयी इन घोषणाओं के ऊपर कोई कार्यवाही आज तक नहीं हो पायी है । मेरा अनुरोध है कि इन महत्वपूर्ण मामलों पर तत्काल कार्यवाही की घोषणा की जाए और हर कार्यवाही की समय सीमा निर्धारित करते हुए एक वर्ष के दौरान संबंधित वर्ग के लोगों को रोजगार उपलब्ध करवाना सुनिश्चित करवाया जाए ।

अंत में मैं माननीय रेलमंत्री जी को इस क्रांतिकारी रेल बजट को प्रस्तुत करने के लिए बधाई देता हूं और उम्मीद करता हूं कि मेरे द्वारा दिए गए सुझावों पर शीघ्रता से ध्यान देते हुए कार्यवाही सुनिश्चित की जाएगी और मैं बजट का पुरजोर समर्थन करता हूं ।

श्री कमल किशोर कमांडो (बहराइच): महोदय, माननीया रेल मंत्री जी ने बहुत ही अच्छा रेल बजट प्रस्तुत किया है मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि गोन्डा-बहराइच रेल मार्ग परिवर्तन को मंजूरी दिया गया है । मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि

1. गोन्डा-बहराइच-नानपारा-रेलमार्ग पर मिहीपुरवा रेलवे स्टेशन पर गोकुल एक्सप्रेस ट्रेन पर लोडिंग की अनुमति प्रदान की जाये ।
2. नानपारा रेलवे स्टेशन पर आरक्षण काउन्टर खोला जाय ।
3. गोन्डा-बहराइच-नानपारा रेल मार्ग पर रूपईडीहा तक आमान परिवर्तन के लिए धन स्वीकृत किया जाय ।
4. बहराइच रेल स्टेशन पर एक एटीएम केन्द्र खोला जाय ।
5. बहराइच रेल स्टेशन पर एक पोस्ट आफिस/आरएमएस खोला जाए ।
6. बहराइच रेल स्टेशन को आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये ।
7. बहराइच रेल स्टेशन पर एक हेल्थ युनिट खोला जाय ।
8. गोन्डा बहराइच रेल मार्ग पर सड़कों की क्रासिंग पर स्वीकृत ओवर ब्रिजों का निर्माण कराया जाय।
9. बहराइच में एक रेलवे मेडिकल कालेज तथा इंजीनियरिंग कालेज खोला जाये ।
10. बहराइन जनपद मे नानपारा में पड़ी रिक्त भूमि का व्यावसायिक उपयोग किया जाय ।
11. गोन्डा-बहराइच नानपारा रेलमार्ग के स्टेशनों पर वेटिंग रूप/अधिकारी विश्राम गृह का निर्माण कराया जाए ।
12. बहराइच-नानपारा रेल मार्ग पर मानव रहित समपार पर फाटकों को लगाने की स्वीकृति दी जाय ।
13. गोन्डा-बहराइच नानपारा रेलमार्ग पर गोकुल एक्सप्रेस का ठहराव मटेरा स्टेशन पर किया जाय।
14. गोन्डा-बहराइच अमान परिवर्तन को जल्द से जल्द पूरा किया जाय ।

धन्यवाद के साथ मांगों का समर्थन करता हूँ ।

* Speech was laid on the Table

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Mr. Chairman, Sir, I rise to oppose the Demands for Grants (Railways) for 2010-11.

The Railway Budget presented in Parliament for 2010-11 exposed a sad deterioration in the performance of the Indian Railways. Far from containing any vision for the future of the Indian Railways, the Budget Speech has sought to conceal gross failures through misleading information, announcements and gimmicks aimed at the forthcoming Assembly election in West Bengal.

Sir, the Railway Budget promises the people of the country a plethora of projects including 1,000 Kilometres of new railway lines, new trains, new world-class stations, *adarsh* stations, multi-functional complexes, Dedicated Freight Corridors, Women Commando Force for security, new safety measures, multi-level parking facilities, hospitals, colleges, automobile hubs, new wagon factories, axle factories, wheel factors, etc. Not only Railway projects but also non-railway projects are there. There are hundreds of projects. These are very good. ...(*Interruptions*) You will get your turn. Please allow me to speak.

The real story behind all these tall announcements only exposes the deceptive politics of our present Railway Minister.

What happened to the promises made in the last Budget? In the last Budget too, the Minister had made a plethora of promises and announced various projects.

The Minister's speech provides no information at all regarding the status of projects announced last year. This essentially shows that those projects have not been implemented. Only *shilanyases* at various sites in a lavish way were there.

As to how many of the last year's proposed 50 stations have been modernised into the 'world class' stations, there is no figure. Further 10 more stations have been added to the list. But as to how many *adarsh* stations have been completed, no one knows. Again, there is no concrete data on implementation status. But 94 more new stations have been added to the list!

Similarly, Sir, how many multifunctional facilities have been started all over the country? Only some work has been started in some of these complexes. But she has added 93 more proposals to the list.

How many of the last year's proposed 18 medical colleges and seven nursing colleges have been started? The number is none. But that does not deter the Minister from announcing another 552 hospitals and diagnostic centres!

Keeping the people of the country completely in the dark on the actual status of her promises made last year, she has added another substantial list to the above-mentioned heads. In other words, for our Minister, announcement of projects is more important than actually implementing them on the ground.

Moreover, Sir, the Minister is completely silent on various other promises that she had made last year. The silence of the Minister on these proposals is simply because of the fact that these were never implemented. These projects are as follows:

- 'Special coaches and other facilities for physically challenged people.' Where is that project?
- 'Onboard infotainment services on important long distance trains.' Where is that?
- 'EMU coach factory at Kanchrapara' What is the present status?
- '1000 MW power plant in Adra in Purilia District of West Bengal and in the Jhargram area of West Midnapore District.' What is the status?
- 'Issuing tickets from post offices'. It has not been materialised. The Minister herself has admitted it.
- 'Toilet facilities on EMU/DMU trains for journey time of more than two hours.' This facility is not there.
- 'Modernisation of railway printing press.' At what stage it is? A move to privatise the presses of railways is going on.
- 'Takeover of the Basumati Press in Kolkatta'. What about its takeover in Kolkata?
- 'Takeover of Burn Standards and Braithwait'. What is the latest position?

Sir, the fact is that so many projects remained only on paper; they have not been implemented in spite of big announcements made by the Railway Ministerâ€¦ (*Interruptions*) What is this? I never disturbed their speaker. Why are they disturbing me?...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Members, please let him speak.

DR. RAM CHANDRA DOME: It is clear from what I have stated just now that the majority of the projects announced last year never materialized. A lot of proposals made for this year would not be implemented. They are just the repetition also.

Sir, on the financial side, they claim that under the plan head, Rs. 1,426 crore has been provided. They say, their internal revenue of Rs. 24,674.27 crore would be accrued. But what was the operating ratio in the financial year 2008-09? It was just 90 per cent. In the next financial year, 2009-10, it went up to 94.7 per cent. It is a deteriorating financial health situation of the Railways. If we take into account the diesel price hike, 25 per cent of the railway expenses is going in to diesel.

That is also an assumption. Coming to the financial position, the net revenue has declined sharply from the Budget Estimates of Rs.8,121 crore to about only Rs.6,489 crore. Safety fund has been drastically slashed.

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

DR. RAM CHANDRA DOME : The important thing is that Rs.579 crore has been slashed from this year projects. It is a shameful thing. Last year only, we witnessed 120 railway accidents and many of our valuable, priceless lives had been lost. So, the safety aspect is being ignored.

About 90,000 posts for key personnel related to safety and security remain vacant for a long time like watchman and gang man. These are not being filled up.

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

DR. RAM CHANDRA DOME : Sir, I am winding up.

Regarding recruitment in the Railways, they are silent. Nothing has been said on this issue. Sir, 1.7 lakh railway posts are remaining vacant but still there is no proposal for recruitment, for filling up of these posts. This is going on. But on the contrary, recently in the Kolkata Metro Railway, 527 people have been given appointment underground. It is violating the principle, 123 of the Labour Work Rules of the Railways. But they were given appointment on political and personal reasons. They are all from the area of the Minister's constituency. That is the position....(*Interruptions*) I dare say.

MR. CHAIRMAN: Please wind up.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: All of you please take your seats.

DR. RAM CHANDRA DOME : They are disrupting. They have killed my time. Please give me two minutes. I am concluding.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

DR. RAM CHANDRA DOME : Even the Minister had replied to a Starred Question on 4th March this year on the pending projects. There are 306 pending projects in total. These are under New Line, Doublings, Gauge Conversion, Electrification, etc. The total amount is Rs.81,000 crore. When will these pending projects be completed? Nobody knows.

MR. CHAIRMAN: Please conclude.

DR. RAM CHANDRA DOME: Again, without having any budgetary source, revenue source, and even for some projects without the Planning Commission's sanction and battling for fund allocation, the projects are being declared. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please take your seat.

DR. RAM CHANDRA DOME : This is nothing but only depending on privatization of railway projects on PPP basis and commercialization of railway land to be used by the commercial houses at the cost of our public sector enterprises....(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Next is Mr. Rudramadhab Ray.

DR. RAM CHANDRA DOME : So, we oppose this sort of commercialization on the part of the Railways. We sternly oppose the Railway Budget....(*Interruptions*) That is why, I oppose this Railway Budget.

MR. CHAIRMAN: Order please. I do not want any argument.

...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record. Only Mr. Rudramadhab Ray's speech will go on record.

*(Interruptions) â€¦ **

MR. CHAIRMAN: Silent please. It is enough. Now, the other Member has started to speak, please be silent. The Minister will take care of that issue. She will answer whatever he has raised.

***** **SHRI CHARLES DIAS (NOMINATED)** : Demands for Grants (Railways) for 2010-11. I would like to bring to your attention that :

A Railway Ticket Reservation Centre is an urgent necessity at Vyttila, the eastern area of the Corporation of Cochin, which will be beneficial to thousands of passengers.

Even after repeated promises and mention in the Railway Budget for 2009-10 and again for 2010-11 the works for the renovation of the Ernakulam Railway Junction station has not started yet and the passengers have very limited facilities at this station which is the largest in Kerala. I would request you to take urgent necessary steps to start the work of this station and as promised to make it to a world standard station.

SHRI RUDRAMADHAB RAY (KANDHAMAL): Mr. Chairman, Sir, I am very much thankful that you have given me an opportunity to take part in this debate.

Since 1853, the Indian Railways has been connecting the nation. It has a giant network employing more than a million of Indians today.

The Railways is not only India's largest employer, but also a repository of statistics.

The hon. Railway Minister Ms. Mamata Banerjee laid the Vision-2020 document in December 2009 laying out the roadmap that the Indian Railways intends to follow in the next decade. It was expected that the Rail Budget 2010-11 would spell out in specific detail as to how the vision will be actualised, this being the first year of Vision-2020. In this respect, it has fallen short of expectations.

Except for the announcement that one thousand route kilometres of new lines would be laid in 2010-11 and that would be achieved through the PPP mode, there are no specific details as to how it will be implemented. This is not there even for the current year's target of 250 kms. The announcement that a special task force would be set up to ensure that projects are cleared within one hundred days is a very good suggestion and aspiration. While welcoming this, its effectiveness is to be ensured. Privatisation has been emphatically ruled out in any case. That is a very welcome proposal. But nothing is spelt out about the business model that is to be adopted.

The drop in passenger revenues should be a cause for concern. The reason needs to be analysed and remedial action needs to be taken. With the announcement of a number of new trains and extension of existing trains, there is need to rationalise the services depending on occupancy. It is surprising that the Rail Budget proposals make no mention of plans for rationalising the Railway parcel business. How does the Railway plan to deal with the increasing volume of parcel traffic that poses a serious problem for passengers by encroaching on circulating areas in major stations? This should have received more attention even as a passenger amenity.

That there is no increase in passenger fares and freight was only to be expected because now-a-days the Government is under pressure on the prise rise front. So, increase in passenger fares and freight is not desirable and the hon. Minister has responded to it. Reduction of Rs.100 per wagon load in freight for kerosene and food grains is also a welcome step. But the continuing subsidisation of passenger services and freight needs to be looked into as an *aam admi* issue as an increase in passenger fare affects only the rail users while high freight rates add to the cost of commodities used by the common man, who may not even be travelling by rail.

The hon. Prime Minister suggested to the Railway Ministry that the Indian Railways should not depend on increase in freight rate. The Railway Ministry while taking note of this suggestion has not increased the freight and also the passenger fares.

I will give some suggestions. Between 2003-04 and 2008-09 the rate of freight per tonne per kilometre has risen from 72 paise to 92 paise whereas the passenger fare during the same period has risen from 24 paise to 26 paise per kilometre. Thus, the Prime Minister in his pre-Budget note forwarded to the Railway Ministry ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Silence, please. Can I request the hon. Members to remain silent, please? When a Member is speaking, try to be silent and listen to what he speaks.

SHRI RUDRAMADHAB RAY : He had referred to the above ratio while comparing to China's 1.3 : 1.

Sir, while this ratio for our country is 0.24:1, the ratio for China is 1.3:1 and that of Germany and UK is 1.5:1 and that of Japan is 1.9:1. The hon. Prime Minister's note to gradually reduce this ratio by increasing 10 to 15 per cent in second class passenger fare with no increase for freight is also to be considered.

MR. CHAIRMAN : Please wind up. You can lay the rest of your speech on the Table of the House. They will record it.

SHRI RUDRAMADHAB RAY : Sir, I am telling one thing. I welcome one thing that the hon. Minister of Railways has taken a good step and she has announced socially desirable rail-connecting project proposals for Orissa such as Navarangpur-Jeypur, Phulbani-Berhampur, Puri-Konark, Gunupur-Theruvelli and Jeypur-Malkangiri. I am also thankful to her that she has sanctioned Rs. 1,20 crore for Khurda-Bolangir project. I submit here that she should see to it that all this amount of Rs. 1,20 crore is spent in this year and for this some realistic modalities are to be evolved.

Sir, our beloved former Chief Minister of Orissa, Shri Biju Patnaik had once written to the Ministry of Railways that he would be ready to spare all the Government lands to the Railways without demanding any compensation. I urge upon the hon. Minister of Railways that that letter should be followed and the Orissa Government should be asked to waive out the compensation for the Government land of the State.

Similarly, the State Government is setting up so many industries and factories and other units. Compared to these things, the Railway network in Orissa is very meagre. The Planning Commission has remarked that the State of Orissa is very backward. The Government of India, after Independence has given very less importance about Railway connection.

Therefore, I urge upon the hon. Minister of Railways that she must be very sympathetic towards Orissa because now Orissa is a growing State and the industrial growth has been there. Therefore, Orissa's needs should be properly looked into.

SHRI ANAND PRAKASH PARANJPE (KALYAN): Thank you Mr. Chairman, Sir, for allowing me to take part in this important discussion regarding Demands for Grants (Railways) 2010-11. At the very outset I welcome the Railway Budget. As a Member I had the opportunity to listen to the Railway Budget speech of the hon. Minister for the first time in June, 2009 and later in February, 2010 when she presented the Railway Budget.

In December, 2009 when the hon. Minister presented the Vision -2020 document, really as a young MP I welcomed it and we really wish that all the targets which have been set in this Vision-2020 document are achieved and the Railway network in this country is strengthened.

Sir, I would like to restrict myself to Mumbai and Maharashtra before you ring the bell. In the list of Adarsh stations, 94 new stations were announced in this Railway Budget. But an important junction, Diva junction in my constituency, which is a junction and which caters to Diva-Panvel, Diva-Vasai and Diva-Roha DMU services is not covered. I request the hon. Minister to include it in the list of Adarsh stations. A long-pending demand had been there for announcing Thane as a heritage station. On 16th of April, 1853 the first railway service from Boribunder to Thane had started. This long-pending demand was also fulfilled when the hon. Minister announced Thane as a world-class station.

Again, when I went through the list of 93 multi-functional complexes, I was very disappointed to see that, though Lokmanya Tilak Terminus has been included in this list, Kalyan junction, which is a very important junction and which caters to 132 express trains daily, more than 1,000 local trains and more than five lakh passengers, was not figuring in that list. So, I would request the hon. Minister to include Kalyan junction also in the list of multi-functional complexes.

In the previous Railway Budget, the hon. Minister had announced a nursing college at Kalyan. I would also request the hon. Minister to include Kalyan in the list of multi-speciality hospitals looking at the importance of the Kalyan junction. In this regard, I may also tell a unique preposition that the Railways has its own land measuring nearly 200 hectares at Kalyan and Thakurly.

The concept of commercial utilisation of railway land by making a land bank and utilising it was brought by the hon. Minister under public-private participation. I would request the hon. Minister to give a thought to making Kalyan as a new coach terminal. Already Chhatrapati Shivaji Terminus, Dadar Terminus and Lokmanya Tilak Terminus have saturated. With a number of new trains being announced in each Railway Budget, which are coming to Mumbai, the time will come when there will be no space in Mumbai and the Railways will have to look at Kalyan as an alternative railway terminus. So, I would request the hon. Minister to get a feasibility report done by the GM, Central Railway to study Kalyan as a coach terminus.

I would like to come to the suburban services now. I would also request the hon. Chairman, as a young Member of Parliament, to allow me to express my views as I am representing nearly 65 lakh suburban passengers, which constitute about one-third of the railway passengers travelling by train daily.

The Mumbai Rail Vikas Corporation was set up in 1999. At that time also, the present Railway Minister was the Railway Minister. It was a joint-venture between the Ministry of Railways and the Government of Maharashtra. A lot of good things have been done by the Mumbai Rail Vikas Corporation. MUTP phase I and MUTP phase II are being implemented by MRVC. More than 1,000 coaches have been brought by MRVC, but the demand for more EMU coaches is still there. I would request the hon. Minister to kindly look into it. A feasibility report regarding alternative routes should be undertaken because MUTP phase I will be completed by December 2010 and MUTP phase II will be completed by March 2014.

A feasibility report should be prepared connecting Central Railway with Western Railway wherein Kalyan will be connected to Borivali, Kalyan to Vashi and CSTM. Recently when a tragedy took place as a road over-bridge had collapsed at Thane, the Central Railway's main line was closed for more than 30 hours. Therefore, feasibility report for this alternative route should also be taken into consideration.

I would also like to bring to the notice of the hon. Minister that the pace of DC-AC conversion work, which is going on in the Central Railway, is very slow. The work should be completed at a faster pace.

Kalyan junction being an important junction, I would request that Mumbai-Pune Inter-City Express should be given a halt at Kalyan junction. All the Konkan-bound trains should be given a halt at Diva junction. I would also request the hon. Minister to concede to the long-pending demand, which is more than 40 years old, of Chikhloli station between Ambarnath and Badlapur, Dativali station between Diva and Kopar and stations of Agasan, Narivali and Bamivali between Diva and Panvel. The hon. Minister has given much to Mumbai and Maharashtra. उन्होंने इस रेल बजट में मुम्बई को बहुत दिया है, लेकिन यह दिल मांगे मोर।

.

***SHRI B. MAHTAB (CUTTACK) :** For an economy out of a turbulent year, the role of the Railways has to be assessed by how much additional investments it will create in 2010-11. This is its key role as India's largest infrastructure facility. Measured by this standard, this years Demand for Grants of Railways has some promises but few numbers. The net additional investment plan for the economy is just Rs.1,142 crore more than what it has spent in the last fiscal. The 11th Five Year Plan started on 1st April 2007 with plan size of Rs.2,33,289 crore at current prices with Gross Budgetary support of Rs.63,635 crore, Internal Resources of Rs.90,000 crore and Extra Budgetary Support of Rs.79,654 crore. This fiscal i.e. 2010-11 is the 4th year of the current Five Year Plan. The progress in terms of creation of more items of infrastructure from

2007 to the last fiscal clearly demonstrates that the Railways are still far behind the target. There is shortfall in new lines by 1237 kms, gauge conversion by 6588 kms, doubling by 4519 kms and electrification by 1201 kms. I fail to understand, how the Railways will be able to meet the plan targets.

As three years have already passed and Planning Commission is finalizing the Mid Term Appraisal, this House should be privy to that report before we adjourn in the month of May. As plan targets are set on realistic manner, Railway Minister should explain why the annual targets were not met.

Railways is a single system which consists of 60,014 route kms of track on which more than 18,518 numbers of trains ply, carrying more than 19 million passengers and hauling nearly 2.3 million tones of freight everyday. I believe that Railways are more energy efficient and superior from the stand point of environment impact and safety as compared to road transport.

This year's annual outlay is of Rs.41,426 crore. Out of this, the Gross Budgetary Support is Rs.15,875 crore, diesel cess is of Rs.877 crore, internal resources is of Rs.14,523 crore. This includes Rs.9120 crore from market borrowing through IRFC.

It is interesting to note that the target of Gross Traffic Receipts during 2008-09 was Rs.82,393 crore but actual receipt was Rs.79,861.85 crore. When it was enquired from the Ministry the cause of the shortfall, the stock answer was quite similar that was given always. As against the revised estimates of Gross Traffic Receipts of Rs.88,355.91 crore for the year 2009-10, the receipt stood at Rs.70,086.68 crore by end of January this year and by end of March it is still short of target. Why? Explanations are many but the curious one was dished out by South-East Railways blaming the Odissa Government which had stopped loading of iron-ore from Barbil, Keonjhar areas as illegally ore was being transported by Railways. This was happening with full connivances of the Railway authorities. Will the Minister enquire into it?

The target fixed for the Fiscal is Rs.94,764.95 crore. What steps are you taking to reach that target? There is an urgent need for rationalization of freight structure and goods traffic to achieve the target in this respect. Can't the wagon turn around time be reduced?

Another point of issue is the Passenger earnings which was budgeted at Rs.24,309 crore during 2009-10 and were revised downward to Rs.24,057 crore. There is a shortfall of Rs.764 crore too. Has the Railways examined the cause for passenger dissatisfaction with the services available? I have a pointed question to ask the Minister. Is it true that the Tat-Kal percentage has been brought down and more berths are available in non-Tatkal category? Is it true, that particular part of earning has come down? By the way, how much do you expect growth of passengers this year? Do you apprehend shortfall this year too?

While going through the Vision 2020, the Railways have targeted to add 25 thousand kilometers of new lines in the next ten years. The Minister has declared this year 2010-11 as the year of new lines and a target is fixed to construct 1000 route kilometers during this year. This is no doubt an ambitious target but try to ensure to fulfill the target. Since independence the Railways annual average of constructing new rail lines was 180 kms and it was only last year Railways could construct 250 kms. I fail to understand how a 1000 km rail route be completed with an outlay of only Rs.7193 crore when during 2009-10 with Rs.4271.65 crore were allocated for 250kms. How would the Railways in 2010-11 achieve the target of 1000 kms which is four time high? If this is not bad budgeting than what else is? My apprehension is, the physical target would later be revised downward. There is need to enhance the financial outlay suitably so that physical achievement do not lag behind the targets.

Here I am reminded of Khurda Road-Bolangir new rail line which was sanctioned in 1995 but not much progress has been made. I urge upon the Minister to see that the rail line is made functional atleast from Khurda Road to Nayagarh in this fiscal.

Saturation of existing routes have slowed movement of passenger and freight trains and has also made it difficult to provide adequate number of services to the evergrowing demand in passenger and freight traffic. Cuttack is a glaring example. Second bridge construction over river Kathajodi river is taking years for completion and doubling of Baranga-Raj-Athagarh rail line under East-Coast Zone need no explanation. These are examples of slow pace in which Railways work.

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Sir, I stand here in support of the Demands for Grants of the Railways. The performance of this entire Ministry has been exemplary ever since *didi* has taken over. She truly comes from our kind of school of thought because she is still an activist and a social worker, before she is a Minister.

The good governance; the imagination; the transparency of the Ministry; and the work culture has been exemplary. There are a lot of demands, which we have all made. Unfortunately, we did not have a chance to deliberate and discuss the Budget because of whatever reasons at that time. So, most of us had to table all our demands. Even today, since the hon. Minister is not here and due to the time constraint, I would like to table all my demands for the entire State. Many of my colleagues including Mr. Anand have already put forth some of them, and I would like to table the rest for the State of Maharashtra.

There are just two major points, which I would like to make. One is about our Mumbai Railways. As Mr. Anand mentioned in his speech that about 50-60 lakh travellers travel Railways everyday only in the city of Mumbai, and you all will be appalled to know that 21,000 people have died in the last five years in various accidents. Even after making a lot of High Court judgements, somehow the Railways have not reacted the way we would have liked them to and hence, I would like to bring these points in front of hon. Didi.

The High Court in 2004 had told the Railways that there have to be paramedics at every station and there has to be an Ambulance at every station, which was a PIL 50 of 2008, which was replied on 15 January 2009 and the golden period has to be considered. Even today, the number has not changed as there are no Ambulance services. I definitely welcome her project of 550 hospitals worldwide. But what about Mumbai, which gives the maximum revenue to the Railways and has the maximum number of people travelling?

Under section 57, a train can take only about 1,500 seats and that much number of tickets should be sold. But today, you will be appalled to know that about 8,500 people travel, and that is exactly why so many accidents take place. The problem is that the validity of the ticket is only for one hour. So, most people are always rushing to finish that and get back on to the train. So, if the validity of the ticket is increased to 3 hours or 4 hours, then I am sure that the pressure will definitely decrease. Even the World Bank has said to a reply to a PIL that the World Bank has shown reservation on giving Rs. 6,000 crore more to the Railways because of the accidents that are happening in Mumbai, which is a serious issue. I think that we must all address that issue. This is what we have read, and the hon. Minister can clarify in case this information is not correct.

There is also the issue of unclaimed bodies. About 2,000 bodies are in the morgues of the Railways every three months and there is nobody to claim it because they are people from the entire country. If the photographs that are available with the Police are put on the website, then I think that things will change and people will be able to claim the bodies and the entire pressure of these unclaimed bodies will not be there on the Railways.

The other issue that was brought out by my colleague Mr. Sudip was about the Railway Protection Force (RPF). This is what happens every time there is an accident in Mumbai. People go to the RPF and the RPF says that it is not our jurisdiction and they say that it is probably a robbery, which it is not. It is an accident in the Railways. So, there is a huge gap between the CRF and RPF. If they come under one roof, then I think that things will definitely change.

I would say that we should look at terrorism as a serious issue. There are so many illegal hawkers and we are talking about increasing security. But unless all these illegal hawkers are removed from all our stations, I do not think mobility and sensitivity of the Police can be cleared. So, I think that this is something that the Railway Ministry has to look in to reduce the pressure on all our Railway stations.

One more point that I would like to mention is regarding compensation. The GM salary in the last 10 years has been increased from Rs. 9,600 to a lakh of rupees. We compliment the Ministry for it, but at the same time looking at the number of accidents that are happening and with no fault of the travellers the compensation has been increased only from Rs. 1 lakh to Rs. 4 lakh. So, we would demand that if the Ministry can afford it, then this definitely needs to be increased because these are all very poor people with no fault of theirs having lost their lives.

Lastly, the Central Railway, Mumbai Division has a safety charge that is charged from various tickets and passes of the sub-urban passengers, which is about Rs. 45 crore. There was an RTI by Mr. Praveen Tripathi on 19 October 2009, and the reply to that RTI was that -- not the Ministry directly but the DRM in Mumbai for that Region said -- they had no clue where this money was spent. I think that we all want better infrastructure, and I do not have any doubt in my mind that the Minister herself is very keen on this. But Mumbai has to be looked at a far more serious level and not just macro-planning but micro-planning for Mumbai sub-urban has to be there from where thousands of families get on the trains in the morning not knowing whether they would come home again.

I appeal to the hon. Minister to look at safety and security of this entire thing. My colleague from Thane thanked her for the intervention she made in making Thane a world heritage station. We just would appreciate that the team from the Railways came much sooner and we could get the work going. I thank her for everything that she has done for us. I fully understand that all of us MPs are always extremely demanding on the Rail Ministry, but I think it is the lifeline of this country. The *aam admi* that we all keep talking about is totally dependent on their service. We must all join in together to improve the services and make a difference to every man who wants to join in the development of this country. Thank you very much.

MR. CHAIRMAN : Madam, if you want to give anything in writing to the Minister, you can give it to the Minister. Initially, you said that you wanted to lay a part of your speech, which cannot be done. So, you can handover that portion to the Minister, who can take it directly from you. That is why I am suggesting that you can handover whatever written suggestions you have to the hon. Minister.

*SHRI O.S. MANIAN (MAYILADUTHURAI): Mr. Chairman, Sir, let me thank you for giving me an opportunity to speak on the Demands for Grants of the Railways for the year 2010-11.

I would like to point out to the hon. Railway Minister the gauge conversion project carried on between Viluppuram and Mayiladuthurai at a snail's pace consuming more than five years and taking more time even now for inauguration much after its completion. The inauguration is being postponed on the plea that it would be done tomorrow, next week, next month and so on. This is waiting to be inaugurated even after obtaining safety and security clearance certificate. It is reported that they are awaiting for the nod from the Railway Minister who is yet to give a date to be present there. I would like to remind the hon. Railway Minister that the people of this area are waiting for a long number of years now. Not only the people of my constituency but also the people from the constituency of our hon. Minister of State for Parliamentary Affairs Shri V. Narayanasamy are demanding that the services be commenced at the earliest. It is also a demand of the people belonging to the place of our Minister of Shipping Shri G.K. Vasan who is also present in this House.

I would like to draw the attention of the hon. Minister to a sad incident that happened when the trading community of Mayiladuthurai town resorted to a peaceful 'dharna'. Due to the scorching heat that affected the agitators, the hon. President of the Traders' Association collapsed and died on the spot. It was all because they were demanding early resumption of train service in this section. I wish and expect the hon. Railway Minister to announce in her reply the date on which the operation of train service between Viluppuram and Mayiladuthurai would be commenced. Similarly, the 38 km. stretch of railway line between Mayiladuthurai and Tiruvarur is lying idle due to the non-completion of gauge

---

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

conversion work which is still remaining on paper and yet to be translated into action. Adequate allocations have not been apportioned and hence there is a stagnation in the completion of this project for the past five years.. Hence I urge upon the Railway Minister to allocate sufficient funds to complete this project at the earliest.

Tiruvarur-Karaikudi gauge conversion work must also be completed by setting apart adequate funds. Tiruthuraipoondi-Agasthiampalli railway line project has also not taken off due to non-availability of funds. Nagappattinam-Velankanni railway line laying work has been completed. It needs to be put into operation with running of trains.

Karur-Salem gauge conversion work is also pending for long. The funds that have been allocated for this project this year is insufficient. About Rs. 300 crore must be pumped in immediately to complete this project. Puducherry-Bengaluru railway line work must be taken up immediately. This route must go through Viluppuram, Jolarpet, Krishnagiri and Hosur. I urge upon the Railway Minister to issue suitable instructions in this regard.

Tiruppur town in Tamil Nadu is known for knitting industry. There is a need and demand to run a daily train between Tiruppur and Chennai. I urge upon the Railway Ministry to introduce an Express Train connecting Chennai directly with Tiruppur.

Mettuppalayam-Chennai Nilgiri Express is running for a long time. This traditional train is now running without First Class Non-A/c coaches. I urge upon the Railway Ministry to reconsider and introduce them again.

Salem Division was created recently and its Headquarters' office is yet to be established fully. I urge upon the Railway Ministry to allocate more funds and see that it is completed at the earliest. Salem Station needs additional tracks and more trains must be run from there to southern districts of Tamil Nadu.

The Planning Commission has approved five new railway lines for Tamil Nadu. But only two railway line projects have been taken up by the Railways. It is said that the other three railway projects have not been taken up for want of matching contribution from the State Government. Shri Elangovan himself has stated in this House that the State Government is not in a position to set apart the required funds. Hence I urge upon the Union Railway Ministry to fund these projects fully and complete them at the earliest.

The hon. Railway Minister announced that computerization at railway stations recommended by Members of Parliament would be taken up. But the recommendation from my end is still pending and hence I request her to computerize the station for which I have recommended.

Nagappattinam-Kollam train must be given a stoppage at Boodalur to facilitate the pilgrims visiting the shrine of our Lady of Health in Poondi. I request the Railway Minister to look into it.

Morappur-Dharmapuri-Tiruvannamalai-Jolarpet-Thanjavur-Ariyalur railway line must be laid on a priority basis to give an economic boost to these places. Chennai-Puducherry new coastal railway line may be taken up by the Railways.

A new Shatabti Express linking Chennai-Viluppuram-Tiruchy-Dindigul-Madurai-Virudhunagar-Tirunelveli may be introduced. The entire stretch of Chennai-Kanyakumari railway line must be doubled and electrified and I hope the Railway Ministry will look into our request in this regard. New sub-urban stations with modern facilities must be created in the outskirts of both Coimbatore and Madurai. This will help ease the congestion and problems faced by the traveling public. Coimbatore-Erode, Coimbatore-Pollachi, Madurai-Virudhunagar, Madurai-Dindigul sub-urban train services may also be contemplated and introduced. This will help the Railways to serve better and earn still better.

Accidents at the unmanned level crossings, which are more in number in Tamil Nadu, are on the increase. I urge upon the hon. Railway Minister to bring down the number of deaths occurring there and see that those level crossings are converted to be manned level crossings with commensurate recruitment of personnel in this regard at the earliest. I also urge upon the Railway Minister to augment the number of personnel in the Railway Protection Force and ensure safety and security in all the trains in the interest of public.

With these words, I conclude.

MR. CHAIRMAN : May I request all the Members to be silent because so many discussions at different places are going on. It is embarrassing for me also to go on requesting the Members to be silent because it is giving some kind of a problem to the Member who wants to express his ideas. Please cooperate with the Chair. There are many sessions that are going on, it is not one session. I am sorry for that.

Shri Ganesh Singh, please be brief and take only five minutes as the hon. Minister has to reply.

श्री गणेश सिंह (सतना): मैं अपनी पार्टी से बोलने वाला दूसरा वक्ता ही हूं। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Your Party has already taken more than one hour. Therefore, the allotted time of your Party is over.

श्री गणेश सिंह : सभापति महोदय, मैं रेलवे की वर्ष 2010-11 की अनुदान मांगों पर चर्चा करने के लिए खड़ा हुआ हूं। रेल मंत्री जी ने अपने दूसरे बजट भाषण के दौरान मिशन 2020 की घोषणा की है। उनका विश्वस्तरीय रेल बनाने का सपना है। मैं एक सवाल माननीय रेल मंत्री जी से करना चाहता हूं कि वर्ष 2020 के मिशन को पूरा करने के लिए लगभग 14 लाख करोड़ रुपये से अधिक की जरूरत पड़ेगी।

वर्तमान में रेलवे की जो आमदनी है, मुझे नहीं लगता है कि उससे इस लक्ष्य को पूरा कर सकते हैं। हर वर्ष इनको सवा लाख करोड़ रूपए की बचत करनी होगी। कहां से आएगा पैसा, मैं नहीं समझ पा रहा हूं। विश्वस्तरीय रेलवे बनाने का सपना है। यह बात अलग है कि वर्ष 1950 में हमको जो रेल लाइनें मिली थीं, उनकी लंबाई 53,596 किलोमीटर थी और 60 वर्षों की आजादी के बाद हम मात्र 10419 किलोमीटर रेल लाइनें बना पाए हैं, इस तरह हमारा औसत 180 किलोमीटर प्रति वर्ष का आ रहा है। कैसे वर्ष 2020 में यह विश्वस्तरीय रेलवे बनेगी, यह सवाल मैं करना चाहता हूं। आज सबसे ज्यादा जरूरत इस बात की है कि हर रोज एक करोड़ आठ लाख से अधिक यात्री ट्रेनों में यात्रा करते हैं, उनको दो चीजों की सर्वाधिक आवश्यकता होती है - एक तो उनको सुविधाओं की जरूरत है और दूसरे उनको सुरक्षा की जरूरत है। मुझे खुशी है कि रेल मंत्री जी ने जीएम लेवल की बैठक में इस बात के कड़े निर्देश दिए हैं, सभी महाप्रबंधकों को कहा है कि रेलवे स्टेशन्स और गाड़ियों की सफाई का विशेष ख्याल रखें। मैं उनका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि आज मैं जिस ट्रेन में आया हूं, रीवां-दिल्ली एक्सप्रेस, वह ट्रेन सुबह छः बजे दिल्ली पहुंचती है। अभी न तो कहीं कोहरा हो रहा है, न कहीं पावर फेल हुआ, न कहीं डिरेलमेंट हुआ, फिर भी वह ट्रेन आज आठ घंटे लेट पहुंची, दोपहर दो बजे यहां पहुंची। उस ट्रेन में पीने का पानी नहीं, गाड़ी की सफाई की हालत पूछने लायक नहीं है। बहुत खराब स्थिति में ट्रेन्स चल रही हैं। मैं इस बात की जानकारी इसलिए दे रहा हूं कि आपने कुछ ही दिन पहले जीएम लेवल के अधिकारियों की बैठक की थी। यह हालत एक्सप्रेस गाड़ियों की है।

इसी तरह से सुरक्षा की स्थिति है। 15 तारीख को मानिकपुर से चलने वाली उत्तर प्रदेश सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस में महोबा में यह देखा गया कि एक जीवित बम रखा हुआ है। वह बम ट्रेन में मानिकपुर से रखा गया था, लगभग दो-ढाई घंटे ट्रेन चलती गयी, तब तक रेलवे के कर्मचारी इस बात का पता नहीं लगा सके कि आखिर डिब्बे में ऐसी कौन सी वस्तु रखी हुई है। जब उसका परीक्षण हुआ, तो पाया गया कि वह जीवित बम था जिसे सुबह साढ़े छः बजे के आस-पास फटना था, तब वह ट्रेन संभवतः दिल्ली पहुंचने वाली होती है। इस तरह की स्थिति है। मैं रेल मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहता हूं।

पूरे देश में 17,000 से अधिक ऐसे रेलवे फाटक हैं, जहां पर चौकीदार नहीं हैं। पुराने एक्सपायरी डेट के डिब्बे ट्रेनों में चल रहे हैं। बेडशीट्स की हालत इतनी खराब है कि कुछ कह नहीं सकते। आपने खान-पान की नई नीति बनाने की घोषणा की है। कितनी भी नई नीति आप बना डालें, लेकिन रेलवे का जो खाना है, सिर्फ राजधानी या अन्य एक दो गाड़ियों को छोड़ दीजिए, बाकी गाड़ियों में जो भोजन की व्यवस्था है, कोई यात्री खाना पसंद नहीं करता है, मजबूरी में भले वह भोजन करे। यह व्यवस्था कब सुधरेगी? लालू जी ने अपने समय में कहा था कि हम बढ़िया मछ्ली देंगे, कहां गया मछ्ली? कहा था बढ़िया कुल्हड़ की चाय देंगे, कहां गया वह कुल्हड़? कहां गए वे खादी के चादर? मैं उन बातों की ओर ध्यान आकृष्ट करा रहा हूं जो वाकई में बहुत जरूरी हैं और रेल मंत्रालय को इन पर गंभीरता से विचार करना चाहिए।

सभापति महोदय, जब से यूपीए सरकार बनी है, हर रेल बजट में हमारे मध्य प्रदेश की भयंकर उपेक्षा की गयी है। मजबूर होकर मैं आज आपके माध्यम से सदन को जानकारी देना चाहता हूं और सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं कि 17 अप्रैल से 40 सूत्रीय मांगों को लेकर सतना रेलवे स्टेशन के बाहर हजारों लोगों ने सत्याग्रह शुरू कर दिया है। मैंने उसका ज्ञापन राज्य मंत्री जी को दिया है, रेलवे बोर्ड के चेयरमैन खुराना साहब को भी ज्ञापन दिया है और मैंने यह आग्रह किया है कि हमारे संसदीय क्षेत्र में जो रेलवे स्टेशन्स हैं, लगभग 18-20 रेलवे स्टेशन्स में बुनियादी सुविधाएं नहीं हैं। वहां पीने का पानी नहीं है, बैठने की जगह नहीं है। प्रथम श्रेणी के दो रेलवे स्टेशन बनाए गए- मैहर और सतना। दोनों रेलवे स्टेशनों की स्थिति यह है कि अगर आप आज वहां चले जाएं तो आपको एक बूंद पानी नहीं मिलेगा।

17.00 hrs.

उसे आपने प्रथम श्रेणी का रेलवे स्टेशन बनाने की बात कही है, लेकिन ऐसे कितने ही रेलवे स्टेशंस हैं जो इस हालत में हैं। जैतवारा ऐसा ही एक रेलवे स्टेशन है। वहां मैंने देखा कि प्लेटफार्म पर घास उगी हुई है। क्या अपेक्षा कर रहे हैं आप, आप देखिए कि कहीं शौचालय नहीं हैं, कहीं नलों की टोंटियां नहीं हैं। बिजली की हालत इतनी खराब है कि पूरा स्टेशन अंधेरे में घुप्प रहता है। जबकि वह रेलवे ट्रेक रूट बड़ा ही महत्वपूर्ण है। वह बनारस से मुम्बई तक का रेल ट्रैक रूट है वाया इलाहाबाद-सतना-कटनी-जबलपुर। मैंने लगातार पिछली लोक सभाओं में भी इन सवालों को बार-बार उठाया था, लेकिन उस ओर कोई ध्यान नहीं दिया गया। जब नीतीश जी रेल मंत्री थे, उस समय वह मेरे क्षेत्र में आए थे और उन्होंने बैरावल ट्रेन जो राजकोट जाती है, उसे सतना से शुरू करने घोषणा की थी। लेकिन वह अभी तक सतना नहीं आई। पहले विभाग वालों ने कहा कि वहां 24 डिब्बे खड़े करने की जगह नहीं है, वह भी बन गई। उसके बाद कहा गया कि वाशिंग किट नहीं है, वह भी बना दिया गया। अब एक नई कहानी कही जा रही है कि वहां टर्मिनल की सुविधा नहीं है। अगर यह सुविधा नहीं है तो इसे बनाने में कितना समय लगेगा। इस काम को भी अगर इच्छा हो तो किया जा सकता है।

श्री लालू प्रसाद : जब हम रेल मंत्री थे, तो हमने कुछ किया था।

श्री गणेश सिंह : लालू जी कह रहे हैं कि हमने तो कुछ किया था। मैंने इसी सदन में 26-11-2009 को एक अनुपूरक प्रश्न किया था। रेल मंत्री जी ने घोषणा की थी कि महाकौशल एक्सप्रेस और रीवा-दिल्ली एक्सप्रेस में जो पहले सुविधा उपलब्ध थी, वह रिस्टोर करेंगे। लेकिन आज तक वह काम नहीं हुआ है। अभी रेल मंत्री जी ने घोषणा की कि गरीब रथ को जबलपुर से इलाहाबाद तक पहुंचाएं। मैं इसका स्वागत करता हूं। मैंने मांग की थी कि रीवा और सतना से उसे चलाया जाए, लेकिन आपने इलाहाबाद से चलाने की घोषणा की, तो मुझे उसमें कोई आपत्ति नहीं है। मेरा यह कहना है कि आप अपनी घोषणा पर कायम रहें और उसे लागू करें।

मैं उस आंदोलन की तरफ रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूं जो मैंने शुरू किया है। उन 20 रेलवे स्टेशंस के आसपास के तमाम लोगों ने उस आंदोलन को

अपना व्यापक जन समर्थन दिया है। वहां अनिश्चितकालीन सत्याग्रह चल रहा है। वह सत्याग्रह तब तक खत्म नहीं होगा, जब तक हमारी मांग को पूरा नहीं किया जाएगा। अगर इसके लिए हमें मंत्रालय में भी आकर सत्याग्रह करना पड़ेगा, तो वह भी हम करेंगे। हमने इस बात का अपने ज्ञापन पत्र में भी उल्लेख किया है। हमारी कई बैठकें जीएम लेवल के साथ हुई, लेकिन उनका कोई मतलब नहीं निकला। हमारे सवालों का उन बैठकों में कोई जवाब नहीं दिया गया। मैं वहां से दूसरी बार चुनकर आया हूं, मैंने वहां आंदोलन शुरू किया हुआ है, जनता मेरे साथ है। यह आंदोलन छोटी-छोटी बातों को लेकर हो रहा है, जिनका जिक्र मैं यहां कर रहा हूं। अगर ये बातें भी एक सांसद पूरी नहीं कर सकता तो वह क्या करेगा, वह रेल रोकेगा, आंदोलन करेगा, रेल मंत्रालय का घेराव करेगा, जीएम कार्यालय का घेराव करेगा। इसके अलावा वह और क्या कर सकता है। इसलिए मैं बार-बार निवेदन करना चाहता हूं कि इस तरह से उपेक्षा ठीक नहीं है। रेल मंत्री जी को अपने अधिकारियों से कहना चाहिए कि वे माननीय सांसदों को अपने साथ बिठाएं और उनकी जो समस्याएं हैं, जो उनके स्तर की हैं, वे निपटाने का काम करें। इसके अलावा जो गलत पत्राचार हो रहा है, कभी राज्य मंत्री जी का पत्र आता है, कभी माननीय मंत्री जी का पत्र आता है कि देख रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं कि कब तक आप देखते रहेंगे। इस तरह देखते-देखते तो 62 साल निकल गए हैं। अब तो कम से कम कुछ करने की बात होनी चाहिए। इसलिए मैं निवेदन करता हूं कि जो समस्याएं मैंने यहां रेल मंत्री जी के सामने रखी हैं, वह उन पर गम्भीरता से विचार करेंगी।

चौधरी लाल सिंह (उधमपुर): सभापति महोदय, सदन में रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों पर जो चर्चा चल रही है, आपकी अनुमति से मैं उनके पक्ष में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं यह भी कहना चाहूंगा कि मैडम ने और हमारी सरकार ने बहुत से काम किए हैं। मैं अपनी स्टेट की बात करूं तो मैं कह सकता हूं कि वहां काफी तब्दीली है, लोगों में खुशी है इस बात की कि हर मुश्किल और तकलीफ में विभाग ने काम किया है। जैसे अभी हरिद्वार में कुम्भ का मेला लगा था। मैडम की तरफ से वहां काफी मदद मिली, जिसकी वजह से काफी लोग यात्रा कर पाए। इसके लिए मैं उनका धन्यवाद करना चाहता हूं।

मेरे क्षेत्र के दो-तीन मसले हैं, जो काफी महत्वपूर्ण हैं, उन्हें मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। एक तो हमारे राज्य में डीआरएम आफिस नहीं है, डिवीजन नहीं है। उसकी वजह से हमारे इलाके की बड़ी दुर्दशा हो रही है। कहां कश्मीर से लेकर कहां फिरोजपुर है, जहां हमें जाना पड़ता है। सन् 1926 का बना हुआ वह डिवीजन है। तब से लेकर आज तक न जाने कितने जोन बन गए, लेकिन हमारे स्टेट के लिए जिसमें हिमाचल प्रदेश भी है, कोई डिवीजन नहीं है। हमारी मांग है कि जम्मू में एक डिवीजन बनाया जाए, ताकि हमारे राज्य के कामकाज वहीं पूरे हो सकें। मेरा रेल मंत्री जी से सुझाव है कि भारत के प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह साहब, जब लालू प्रसाद जी रेल मंत्री थे।

तो उस समय जब उधमपुर में इनॉगरेशन हुआ, रेल चलाई, उस दिन दो चीजें वहां एनाउंस की गयी थीं। कहा गया कि एक कोच फैक्ट्री बनेगी। शायद डा. फारुख साहब भी इस बात को जानते हैं। डा. फारूख साहब भी वहां थे, मैं भी वहां था और जो बात कही गयी, मैं समझता हूं कि वह एक प्रिंसीपल बनता है, गाइडलाइन बनती है, रास्ता बनता है। वहां उस दिन दो चीजों की एनाउंसमेंट की गयी। एक कोच फैक्ट्री और दूसरी स्लीपर फैक्ट्री, इस तरह से दो फैक्ट्री एनाउंस हुई थीं। वह स्पीच मैंने संभाल कर रखी हुई है। मैंने उसके बाद चिट्ठियां लिखीं कि कोच फैक्ट्री आपने कठुआ में और स्लीपर फैक्ट्री आपने उधमपुर में लगाने की बात कही थी। माननीय फारुख साहब इस बात के गवाह हैं। कितने वर्ष हो गये और हमें इस बात पर शर्म आती है कि अगर प्राइम-मिनिस्टर ऑफ इंडिया और रेल मंत्री दोनों मिलकर बयानबाजी कर दें तो इसके आगे तो खुदा ही है, प्राइम-मिनिस्टर के ऊपर कौन है, खुदा ही है। इसलिए मेरी जनाब से विनती है कि ये दोनों चीजें जो एनाउंस हुई हैं they must be implemented. चिट्ठी का जवाब बड़े मंत्री साहब तो देते नहीं, छोटे मंत्री जी को पता ही नहीं। वे जवाब दे रहे हैं कि यह हमारे प्लॉन में नहीं आता है। तेरे प्लॉन की तो बात ही नहीं है, ये प्लॉन तो प्राइम-मिनिस्टर ऑफ इंडिया का है, तू कहां से आ गया प्लॉन लेकर। इसलिए मेरी जनाब से विनती है। फिर मैंने रिक्वैस्ट की कि मैंने चिट्ठी लिखी थी और दूसरी विनती मेरी यह है कि हमेशा जम्मू-कश्मीर को पूरे हिंदुस्तान ने ऑनर दिया, इज्जत दी और इसी वजह से मैं कह सकता हूं कि मिलिटेंसी में कमी हुई। पिछले दिनों 1100 करोड़ रुपया खर्च करने के बाद, कौड़ी-ब्रिज, जिसकी अभी हमारे एक माननीय सदस्य बात कर रहे थे कि दुनिया में सबसे ऊंचा ब्रिज बनेगा और जिसके पिलर भी बन गये हैं, उसे बंद कर दिया। कटरा से लेकर काजीकुंड-बनहाल तक बंद कर दिया। हमने फिर यहां शोर किया, बात की तो फिर हुआ क्या? कहा गया कि काम शुरू करो, जिसने 6 महीने काम बंद किया, वह आदमी कौन है, उसे सजा क्या दी गयी है। 1100 करोड़ रुपये खर्च करने के बाद किसी ऑफिसर के मन में आयेगा कि काम बंद कर दो और गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का पॉलिसी मैटर खत्म हो जाएगा। आपकी ट्रेन जाने से वहां लोगों को रोजगार मिला, रोजगार मिलने से वहां का माहौल बदला। माननीय फारूख साहब इस बात को जानते हैं। पहले उस इलाके में कोई आदमी जाने को तैयार नहीं होता था। जो हमारा रियासी का, मोहर का, दरमाड़ी का एरिया है, den of militancy था जो रेल की वजह से नॉर्मल हुआ। मिलिटेंसी ज्यों ही खत्म हुई, इन्होंने काम ही खत्म कर दिया। जो मशीनरी वहां पर आइडल पड़ी है, उसके पड़े रहने के पैसे दिये, लेकिन हमारे जो लोग हैं उन बेचारों को कोई पैसा या रोजगार नहीं है। मेरी आपसे विनती है कि जिन लोगों ने जमीनें दी हैं उन्हें अभी तक रोजगार नहीं मिल पाया है, जबकि 75 परसेंट रोजगार देने की आपकी पॉलिसी है। आप ऊधमपुर चले जाओ तो पैसेंजर, एमिनिटी नाम की चीज नहीं है, पाने का पानी नहीं है। वहां कैंटीन नहीं है, वहां एक ही रास्ता है, उसी रास्ते से घुसना और उसी रास्ते से टिकट लेनी पड़ती है। ...(व्यवधान)मैं आपसे कहना चाहता हूं कि पैसेंजर एमिनिटी इतनी पुअर है, वहां की हालत इतनी बुरी है। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : There are another 25 Members who are waiting to speak. I have to accommodate all of them. Please cooperate and try to be brief.

चौधरी लाल सिंह : मेरी विनती है कि हमारे मसले हल होने चाहिए। पिछली सरकार से हमने कठुआ से किश्तवाड़ का सर्वे सैंक्शन करवाया। लालू जी मंत्री थी। अब इसे मैडम ने प्लानिंग में भेजा है। अब सुनने में आ रहा है कि प्लानिंग विभाग की मर्जी है कि इसे मंजूर करे या न करे। अगर मंजूर नहीं करना है, तो आप सर्वे क्यों कराते हैं? मेरी सब्मिशन है कि जम्मू-कश्मीर में सिर्फ 90 किलोमीटर रेल की पटरी है, जबकि पूरे देश में 70 हजार किलोमीटर है। इस हिसाब से हमारे यहां कम से कम दो-तीन हजार किलोमीटर पटरी जरूर होनी चाहिए। मैं नहीं समझता कि पहाड़ी इलाकों को नज़रअंदाज किया जाए। चाहे राजौरी-पुंछ का सर्वे हो, चाहे कठुआ से किश्तवाड़ का सर्वे हो, ये नेशनल प्रोजेक्ट्स बनने चाहिए। इससे रोजगार भी मिलेगा। जो इलाके बैकवर्ड हैं, मैडम ने विशेष तौर पर कहा है कि इन इलाकों को वे देखेंगी। मेरा कहना है कि इन इलाकों से ज्यादा बैकवर्ड इलाके और नहीं हो सकते हैं। मेरे अपने इलाके की बात मैं आपको बताता हूं। एक इंसान की आंख में कीड़े पड़े। पूरी आंख निकली हुई है, उसमें कीड़े पड़े हैं और वे लोग अपनी आंख में से कीड़े नहीं निकलवा सकते हैं। जब तक वहां का विकास नहीं होगा, भारत का विकास नहीं हो सकता है। इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि जो दूरंतो ट्रेन चलाई गई है, वह कठुआ जरूर रुकनी चाहिए।

मंत्री महोदया ने अंडर पास वे जंगपुर के लिए कहा कि उसे तुंत बनवा देंगे। वह काम नहीं हो पाया है। अंत में मैं कहना चाहता हूं कि जम्मू-कश्मीर के लिए आपने जो भी फारमैलीटीज करनी हैं, वे करें, लेकिन हमारे मसले तुंत हल होने चाहिए।

श्री विजय बहादुर सिंह (हमीरपुर): सभापति महोदय, मैं रेल के बारे में सिस्टम और सिद्धांत की बात कहना चाहता हूं। एक लांग टर्म पालिसी होती है और एक शार्ट टर्म पालिसी होती है। हम कहना चाहते हैं कि रेल में बहुत कन्जेशन है। जो मेन कोरिडोर्स हैं, उनमें दस-दस या पन्द्रह-पन्द्रह मिनट में ट्रेनें चल रही हैं। हम पूरी स्पीच में समझ नहीं पाए हैं कि कन्जेशन को रिमूव करने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं। मैं रेल बजट के बारे में जो समझा है, उसके अनुसार यह बात समझ में आई कि जैसे दो कोरिडोर हैं, एक ईस्टर्न कोरिडोर और एक वेस्टर्न कोरिडोर, जो असली समस्या है, वह यह है कि दो लाइन से काम चलने वाला नहीं है। यह कहा गया कि थर्ड लाइन भी बनेगी। जब तक थर्ड लाइन नहीं बनती और जो अर्निंग होर्स, जो गुड्स ट्रेनें हैं, उनका ध्यान नहीं रखा गया, तो ये रोड वेज बस नहीं है या डीटीसी बस नहीं है कि यहां वहां खड़ी कर दो। यह पालिसी बिलकुल गलत है और यह बिलकुल अनप्रोफेशनल डिबेट है। हमेशा जो प्रोफेशनल प्लानिंग होती है, वह नीड बेस्ड होती है। यह बात दूसरी है कि बिहार की किस्मत बहुत अच्छी है कि स्वर्गीय मिश्रा जी वहां से रेल मंत्री हुए। श्री अब्दुल गनी चौधरी जहां से थे, वहां से ट्रेन चली। लालू जी भी मंत्री रहे हैं, इसका मतलब यह नहीं कि जहां के मंत्री हों, वहीं की रेल हो जाए। रेल किसी की प्राइवेट या स्टेट प्रापर्टी नहीं है। मैं संसद सदस्य हूं, हमीरपुर महुआ, जो खजुराहो मध्यप्रदेश की बेल्ट है। अंग्रेजों ने झांसी को रेल का सेंटर बनाया था। अगर देखा जाए, तो भारतवर्ष का नागपुर या झांसी सेंटर है। वहां कुछ नहीं हुआ।

रेल की कोच फैक्टरी ममता जी ने रायबरेली में बनाई, इसमें हमें कोई परेशानी नहीं है। परंतु आप इसे झांसी में भी बना सकते थे। आज पानी की सबसे ज्यादा किल्लत और दिक्कत बुंदेलखंड में है। लेकिन आपने वाटर प्लान्ट रायबरेली में दे दिया, हो सकता है कि इसके कुछ पोलिटिकल रीजन्स हों या अन्य कुछ बात हो। लेकिन हम कहते हैं कि आप झांसी में छोटा प्लान्ट दे देते तो वहां के लोगों का बहुत भला हो जाता।

दूसरी बात हम कहना चाहते हैं कि जब-जब यह डैवलपमैन्ट हुआ है, वहां खजुराहो है और चित्रकूट का स्टेशन है। यदि मैं वहां से जाता हूं तो जब किसी रेलवे स्टेशन में बाहर से कोई रोशनी न आये तो समझ लीजिए चित्रकूट आ गया। मैं ममता जी से कहना चाहता हूं कि वह लैसन लें कि भारतीय जनता पार्टी ने जिस तरह से राम

का उल्लंघन किया और बाहर हो गये, उसी तरह से यदि आप चित्रकूट का उल्लंघन करेंगी तो भविष्य में आपको परेशानी होगी। भगवान राम जहां 14 सालों तक रहे, तुलसीदास जी ने वहां रामायण लिखी। वहां रेलवे की सिंगल लाइन है और वहां रेलवे स्टेशन पर जनरेटर तक नहीं है। आप सब जानते हैं कि जब किसी पर संकट पड़ता है तो वह चित्रकूट जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि आप उपेक्षित क्षेत्रों का भी ध्यान रखें। जैसे यह दोहराने की आवश्यकता नहीं है कि जहां रेल की पटरी चलती है, वहां विकास दौड़ता है। आज यदि देखा जाए तो उत्तर प्रदेश या उत्तर भारत में सबसे ज्यादा पिछड़ा कोई प्रदेश है तो वह बुंदेलखंड है।

मैं दूसरी बात कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ है तो ज्युडिशियल कैपिटल इलाहाबाद है। इलाहाबाद से लखनऊ दो सौ किलोमीटर है और रेल का सफर साढ़े पांच घंटे है। चूंकि वहां सिंगल लाइन है। हमारा कहना यह है कि आप इन चीजों पर भी ध्यान दीजिए।

इसके बाद मैं कहना चाहता हूं कि आप चाइना से नसीहत लीजिए। सन् 1950 में उनकी एवरेज स्पीड 40 से 50 किलोमीटर थी। यहां रेल मंत्री, बहन ममता जी बैठी हैं, वह पता लें कि इस समय चाइना में 275 और 300 किलोमीटर की एवरेज स्पीड आ रही है। यदि इस तरफ आप लांग टर्म में कुछ नहीं कर सकते तो जिस तरह से पापुलेशन एक्सप्लोजन होता है, इस रेल से समस्या का हल नहीं होगा। मैं चाहता हूं कि चित्रकूट, महोबा, खजुराहो और बुद्ध वाला कारीडोर अगर बना दें और उसमें डबल लाइन कर दें तो वहां का क्षेत्र चमक जायेगा, वहां विकास हो जायेगा। जैसे महोबा है...(व्यवधान) महोबा से लालू यादव जी के जमाने में खजुराहो कनैक्ट हुआ। मैं कहना चाहता हूं कि यदि आप इन्हें नहीं करेंगे, टूरिज्म डैवलपमैन्ट नहीं करेंगे तो इन क्षेत्रों का विकास कैसे होगा।

आज रेल विभाग में मैम्बर ऑफ पार्लियामैन्ट की बहुत उपेक्षा हो रही है। रिजर्वेशन की कोई बात नहीं, जैसे सब लोगों ने कहा, उसे मैं रिपीट नहीं करूंगा। अगर हम किसी को चिट्ठी भी लिखते हैं तो हमारी चिट्ठी से रिजर्वेशन तभी होता है, जब तक कोई डिपैन्ड न हो। इसके लिए रेलवे से रेलवे बोर्ड को इंस्ट्रक्शंस क्यों नहीं जाती हैं कि यदि हम अपने किसी गैस्ट के लिए रिकमैंड करते हैं तो हम लोगों को भी वेटेज मिलना चाहिए और इफैक्टिव वेटेज मिलना चाहिए। अन्यथा हम लोगों को बता दिया जाए तो हम लोग चिट्ठी ही न लिखें।

आखिर में मैं कहना चाहता हूं कि यह एनसीआर का मसला है। बहन ममता जी ने दो महिला ट्रेनें बनाई हैं। एक पलवल से जाती है और दूसरी कोलकाता से जाती है। आप एनसीआर खुर्जा से दिल्ली के लिए एक महिला ट्रेन बना दें। यूपीए के लोगों ने महिला रिजर्वेशन के लिए अपनी पूरी जान लगा दी। परंतु यदि आप महिलाओं की तरक्की चाहते हैं तो एक महिला ट्रेन यहां से भी लगवा दें। मैं अपनी बात को

समराइज करते हुए कहना चाहता हूं कि आप अगर थर्ड लाइन, स्पीड और टाइमिंग इन पर ध्यान दें तो बहुत कुछ हो सकता है। जैसे उन्होंने कहा कि जितने अटैन्डैन्ट्स हैं, वे प्राइवेट हो गये। हमें रेल के कई लोगों ने बताया कि जो चोरी हो रही है, वे प्राइवेट अटैंडन्ट कर रहे हैं। इसलिए प्राइवेटाइजेशन भी बदलना चाहिए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ): महोदय, माननीया रेल मंत्री जी जो अनुदान की मांगें वर्ष 2010-11 के लिए लेकर आयी हैं, हम अपनी ओर अपनी पार्टी की ओर से माननीया रेल मंत्री जी की इस मांग का समर्थन करते हैं। आदरणीय ममता जी गरीबों की लड़ाई के लिए जानी जाती हैं। आज मैं इस सदन में कहना चाहता हूं कि माननीया रेल मंत्री जी अगर आपने भी इस समस्या का निदान नहीं किया तो भविष्य में शायद गरीब लोगों की समस्या का निदान होने वाली भी नहीं है। आज रेल के अंदर 20 फीसदी लोगों के लिए 80 फीसदी सीटें रिजर्व हो जाती हैं और 80 फीसदी लोगों को 20 फीसदी रेल डिब्बों में ही यात्रा करनी पड़ती है, विशेषकर लंबी दूरी की रेलों में। आदरणीय रेल मंत्री जी को जानकारी होगी कि जनरल बोगी के डिब्बों का बहुत बुरा हाल हो जाता है। भले ही माननीया मंत्री जी रिजर्वेशन क्लास की कुछ बोगियां कम कर दें, लेकिन आपके माध्यम से मेरी मांग है कि जनरल क्लास की बोगियों की संख्या बढ़ायी जाये, नहीं तो आपके गरीबों के लिए जो तमाम संकल्प हैं, वे कभी पूरे होने वाले नहीं हैं। मैंने पिछले रेल बजट की चर्चा में भी इस बात का जिक्र किया था। साथ ही साथ मैं अपील करना चाहता हूं, आपने तमाम तरह की चर्चाएं कीं, तमाम सुधार की बातें कीं, लेकिन माननीया रेल मंत्री जी रेल के अन्दर खानपान की व्यवस्था में आज भी कोई खास परिवर्तन नहीं है। शताब्दी जैसी ट्रेनों में भी खाने की कोई खास व्यवस्था नहीं है। एक सवाल हमारे तमाम माननीय सदस्यों ने उठाया है, मैं उनकी बात का समर्थन करते हुए माननीया मंत्री जी से अपील करना चाहता हूं कि वर्ष 1996-97 में देश के तत्कालीन प्रधानमंत्री माननीय एच.डी.देवगौडा साहब ने इटावा से मैनपुरी की 57 किलोमीटर लम्बी रेल लाइन की घोषणा की थी। आज 14 वर्ष बीतने के बाद भी मैं समझता हूं कि उसकी 50 फीसदी प्रोग्रेस भी नहीं हुई है। अभी हमने बजट के कागजात देखे, 55 करोड़ रूपये की आवश्यकता थी, लेकिन माननीया मंत्री जी आपने केवल 15 करोड़ रूपए देने का काम किया है। हमारी अपील है कि इस देश के पूर्व प्रधानमंत्री जी की जो घोषणा है, एपीजे अब्दुल कलाम साहब ने देश के राष्ट्रपति के रूप में इस योजना का शिलान्यास किया था, आदरणीय नितीश कुमार जी ने रेल मंत्री के रूप में कहा था कि कलाम साहब ही इस योजना का उद्घाटन भी करेंगे। कलाम साहब का तो कार्यकाल समाप्त हो गया है, संभवतः महामहिम प्रतिभा पाटिल जी का कार्यकाल भी समाप्त होने को है। यह आदरणीय नेता जी का क्षेत्र है, मैं भी पहले मैनपुरी से एमपी रहा हूं, यह इटावा और मैनपुरी के बीच का मसला है, हमें उम्मीद है कि माननीया रेल मंत्री जी, नेता जी के सम्मान को देखते हुए, उस क्षेत्र की जनता के सम्मान में इस योजना को पूरा करने का काम करेंगी।

महोदय, एक और मसला है। आदरणीय लालू प्रसाद जी ने रेल मंत्री के रूप में वर्ष 2008-09 के बजट भाषण के जवाब में मैनपुरी से एटा, एटा से बदायूं, बदायूं से सम्भल होते हुए गजरौला तक एक नयी रेल लाइन देने की बात की थी। यह मैनपुरी से शुरू की थी। उसमें माननीया मंत्री जी इस बजट में आपने एटा से कासगंज का हिस्सा लिया है और सम्भल से गजरौला का हिस्सा लिया है, लेकिन इन दोनों ही हिस्सों को लेने से आपका कोई औचित्य सिद्ध होने वाला नहीं है। हमारी आपसे प्रार्थना है कि माननीय लालू जी ने जो घोषणा की थी, उस घोषणा का ही क्रियान्वयन करते हुए अगर आप मैनपुरी से गजरौला तक पूरी लाइन दे देंगी तो जनपद एटा, जनपद कासगंज, जनपद बदायूं, जनपद मुरादाबाद और जनपद अमरोहा, पांच जनपदों के लोग आपके आभारी रहेंगे। हमें विश्वास है कि पिछले रेल मंत्री जी का सम्मान वर्तमान रेल मंत्री जी भी करेंगी। साथ ही साथ आदरणीय मुलायम सिंह यादव जी ने प्रधानमंत्री के रूप में वर्ष 1997-98 में बदायूं में जाकर घोषणा की थी कि बरेली से कासगंज तक, बदायूं होते हुए इस रेल लाइन का आमान परिवर्तन किया जाएगा। छोटी रेल लाइन से बड़ी रेल लाइन की जाएगी, लेकिन माननीया मंत्री जी बड़े अफसोस की बात है कि अभी तक उस रेल लाइन के आमान परिवर्तन का काम पूरा नहीं हो पाया है। जब अधिकारियों से बात की जाती है तो कहा जाता है कि बदायूं से कासगंज प्राथमिकता में नहीं है। मैं माननीया मंत्री जी आपसे कहना चाहता हूं कि बदायूं सूफी संतों की सरजमीं है, यहां छोटे सरकार, बड़े सरकार से लेकर तमाम सूफी-संत हुए हैं, जिनकी जियारत के लिए करोड़ों लोग देश-विदेश से आते हैं। इसके बाद भी जनपद बदायूं की इस तरह से उपेक्षा हो रही है। माननीया मंत्री जी यह उचित नहीं है। आपका तो नाम भी ममता है, मुझे उम्मीद है कि अपने नाम के अनुरूप आप हमारे जनपद बदायूं पर अपनी ममता को बरसाने का काम करेंगी।...(व्यवधान)

माननीय मंत्री जी से मैं कहना चाहता हूँ कि नेता जी गुन्नौर से एमएलए रहे हैं। बबराला वहाँ का मुख्य कस्बा है। बबराला से सहसवान, सहसवान से बिल्सी और बिल्सी से बदायूँ होते हुए शाहजहाँपुर तक की एक नई रेलवे लाइन अगर आप दे देंगी तो लखनऊ से दिल्ली की यात्रा बहुत नज़दीक हो जाएगी और मुझे उम्मीद है कि आप ज़रूर यह देने का काम करेंगी। इसी तरह से बदायूँ नगर के रेलवे क्रासिंग नंबर 27 पर आरओबी की अत्यधिक आवश्यकता है। इटावा में भी इटावा नगर के क्रासिंग नंबर 27 के संबंध में हमने तमाम बार मामला उठाया। वहाँ पर आरओबी का जो रेलवे का हिस्सा था, रेलवे लाइन के ऊपर वाला, वह आज तक टूटा पड़ा है। आज तक उस पर काम पूरा नहीं हो पाया। जसवंतनगर के अंदर रेल लाइन 33ए

और 34ए के बीच एक बायपास बनाया गया। यह बायपास बरेली से आगरा का सबसे शार्टेस्ट रास्ता बन रहा है। उस रास्ते पर भी रेलवे के हिस्से का फ्लाइओवर नहीं बन पाया है। बाकी पीडब्लूडी का काम पूरा हो चुका है। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी इन बातों पर ध्यान देते हुए अपनी मेहरबानी हमारे ऊपर करेंगी।

*__DR. MANDA JAGANNATH (NAGARKURNOOL) :__ First of all let me congratulate Madam Mamata Banerjee for

presenting Burden less Budget on common man to the country. I would also like to thank Madam Sonia Gandhiji and Hon'ble Prime Minister Manmohan Singhji for guiding Railway Minister Mamata Banerjee to present such Welfare oriented Burden less Budget on the all sections of the society.

Railway is the common mode and cheapest mode of transport for the common man under the given circumstances, where the other modes of transport is becoming costlier and costlier every year, though the effect of Rise in oil prices affects Railways also honourable Railway Minister had taken care to not to increase in fares which will go long way in the Railway history and commendable because on the whole the common man is very happy.

The steps proposed for the passenger Amenities. Welfare measures, introduction of Dorantho Express trains, Garib Rath and steps taken to provide Railway facilities to North Eastern States, Jammu and Kashmir and also steps taken to provide Railway transport system to difficult terrain in the country is commendable and this shows the commitment of the UPA government for trying to provide cheapest mode of transport to the poorer sections of the society.

Now coming to my own state of Andhra Pradesh, this year whatever the injustice being meted out to state of Andhra Pradesh, say whether it is in the introduction of new trains, construction of new lines, doubling activity gauge conversion is increased in comparison to previous years. But though in comparison to previous years this time allocations are better, it is not a matter to be over joys, because all the previous years the allocations were very meager which had delayed the completion of Railway Projects many years behind than the schedule and I request the Hon'ble Railway Minister to take necessary steps to Expedite the works, so as to complete the projects in time.

Reorganization of some of the stations in Andhra Pradesh as Class 1 stations, Adarsh Stations Model and Modern stations are very much thankful. But the work has not yet commenced to make them as Modern Stations One such type of station is 'GADWAL' between Mahboob Nagar Âand Kurnol Block Section is named as Modern Station in previous Budget. But no work has started yet. I request the honourable Railway Minister to take UP work in such type of stations so as to give the passengers the good facilities.

I am very much thankful to the honourable Railway Minister for allocation Rs.60 crores for Gadwal-Raichur new line, Rs.50 crores for Munirabad Mahboobnagar line. The new line between Gadwal and Raichur had been sanctioned during 1998-99 though more than ten years passed new line a stretch of 60 km is not yet completed. I request the honourable Railway Minister to take necessary steps for completing the new line between Gadwal and Raichur as early as possible.

I am also very much thankful to the Honourable Railway Minister for including the Gadwal – Macheria new line in the cost sharing basis in the Railway Minister 2010-11 and request the Railway Minister to provide Funds and take up necessary steps to lay the foundation stone at Gadwal Rly station for the construction of new line between Gadwal-Macheria a stretch of 232 kms.

My request for the construction of RoB at Gadwal Railway station at Km 187 is long pending. I request the Hon'ble Railway Minister to sanction one RoB at Gadwal Railway Station in the Secunderabad-Dronachillen sanction.

A new line between Jadchele and Nandayal-via Nagarkurnool-Kollapur and Nandyal was proposed. Survey was done. I request the Hon'ble Railway Minister to sanction the new line between Jadchele and Nandyal.

With above requests once again congratulating the Railway Minister for presenting such a common man Welfare oriented budget. I support for Demands for grants Railway and also supplementary Demands for Grants for the year 2010-2011.

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्मम): माननीय सभापति जी, मैं आपका धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे रेलवे की अनुदानों की मांगों पर बोलने का समय दिया।

माननीय सभापति जी, इस बार के रेलवे बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने 114 नए रेल प्रोजैक्ट्स को प्रपोज़ किया है। उन्होंने कहा है कि ये प्रोजैक्ट्स सोशली डिज़ायरेबल प्रोजैक्ट्स हैं। उसमें से 14 प्रोजैक्ट्स आंध्र प्रदेश के हैं। इन 14 प्रोजैक्ट्स में से पाँच प्रोजैक्ट्स हमारे खम्मम डिस्ट्रिक्ट की कांस्टीटुएंसी के हैं। उसमें 40 साल से पड़े हुए भद्राचलम-कोत्तुर, पोट्टेगुडम-कोंडापल्ली, मनुकूर-रामगुंडम, पोंडरंगापुरम से भद्राचलम रोड, भद्राचलम रोड से सत्तिपेल्ली, ये पाँच प्रोजैक्ट्स हमारे

जिले के हैं। इसमें देखें तो जो नई लाइनें प्रपोज़ की हैं, उसके लिए कम से कम एक लाख करोड़ रुपये से ऊपर के फंड की रिक्वायरमैंट है। एक्ज़िस्टिंग प्रोजैक्ट्स को कंप्लीट करने के लिए करीब करीब 80 हजार करोड़ रुपये की रिक्वायरमैंट है। इसमें केवल 10-15 प्रतिशत फंड का ही एलोकेशन हुआ है। अगर इसको देखें तो जो एक्जिस्टिंग प्रोजैक्ट्स कंप्लीट करने के लिए कम से कम 8-10 साल का समय लगेगा और नये प्रोजैक्ट्स के लिए ज्यादा से ज्यादा प्रोजैक्ट्स पीपीपी मॉडल में लगा दिये हैं। आंध्र प्रदेश के चीफ मिनिस्टर ने स्टेट गवर्नमैंट की तरफ से इन प्रोजैक्ट्स को 50 प्रतिशत कंट्रीब्यूशन के लिए लिखा था, जिसका जिक्र बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने भी किया है। इसमें मुख्य बिन्दु क्या है कि स्टेट गवर्नमैंट के बजट में एक रुपये भी इस प्रोजैक्ट के लिए नहीं लगे हैं और इधर से नए प्रोजैक्ट्स के लिए, केवल आंध्र प्रदेश के प्रोजैक्ट्स के लिए केवल 10 करोड़ रुपये का बजट रखा है और बाकी सब सर्वे के लिए रखा है। इसके लिए फाइनैंसिंग मॉडल प्रापर वे से देने चाहिए नहीं तो ये प्रोजैक्ट्स कंप्लीट करने में बड़ी दिक्कत होगी।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र खम्मम एक पिछड़ा हुआ इलाका है। गृह मंत्री जी ने पूरे देश में जो 33 जिले एक्स्ट्रीमिस्ट अफैक्टेड एरिया घोषित किये थे, उसमें आंध्र प्रदेश का खम्मम डिस्ट्रिक्ट भी एक है। उसके लिए इनफ्रास्ट्रक्चर डैवलपमैंट के लिए कुछ रोड्ज़ के फंड्ज़ भी हैं। हम ऑनरेबल मिनिस्टर को यही रिक्वैस्ट करना चाहते हैं कि डिस्ट्रिक्ट में रेलवे के इनफ्रास्ट्रक्चर के लिए भी फंड्ज़ बढ़ाकर दें और जो लॉंग पैंडिंग प्रोजैक्ट्स हैं, वे कंप्लीट करें। 90 प्रतिशत ट्राइबल्स ने आज तक ट्रेन नहीं देखी है, वे ट्रेन में नहीं चढ़े हैं। यह नई रेल लाइन जब से आई है, तब से वे बड़ी खुशी में हैं। भद्राचलम लाइन बहुत महत्वपूर्ण रेल लाइन है। इसकी सोशल वायेबिलिटी ही नहीं, बल्कि कामर्शियल वायेबिलिटी भी है। इसका आईआरआरपी करीब 20 प्रतिशत तक है। इसलिए इस प्रोजैक्ट को फास्ट ट्रैक में लेकर इसको शुरू करना चाहिए। हम माननीय मंत्री जी से आपके माध्यम से यह मांग करना चाहते हैं। इसके साथ साथ खम्मम जिले में माइनिंग सैक्टर बहुत बड़ा सैक्टर है। यहाँ कोल माइन्स बहुत ज्यादा हैं। काफी नई कोल माइन्स एलोकेट की गई हैं। सिंगरेनी कोलियरीज़ वाले इसका पैसा शेयर करना चाहते हैं। हाल ही में मैं सिंगरेनी कोलियरीज़ के एमडी से मिला था।

हमने उनसे खम्मम डिस्ट्रिक्ट के विकास के लिए रिक्वैस्ट की है। उनके साथ भी रेलवे का एमओयू फाइनल नहीं हुआ है। मैं आपके माध्यम से रेलवे मंत्री जी से रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि उसके एमओयू को फाइनल करके वहां के फण्ड को डायवर्ट किया जाए और खम्मम डिस्ट्रिक्ट के प्रोजेक्ट को पूरा किया जाए।

महोदय, इस साल में 41426 करोड़ रूपये का प्लान इन्वेस्टमेंट प्रोजेक्ट किया गया है, लेकिन हमारे आंध्र प्रदेश को इसमें से कम दिया गया है। 25 हजार किलोमीटर रेल लाइन अगले दस साल में बनाने का रेलवे मंत्री जी का सपना है और 2500 किलोमीटर इस साल बनाने और अगले साल एक हजार किलोमीटर कम्पलीट करने का सपना है। लेकिन जनरल बजट में रेलवे पर सर्विस टैक्स लगाया गया है, इससे 6 हजार करोड़ रूपये का प्रभाव रेलवे पर पड़ेगा। मैं वित्त मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि रेलवे को फण्ड एलोकेट किया जाए क्योंकि रेलवे कॉमन मैन के लिए है। इसलिए रेलवे को ज्यादा से ज्यादा फण्ड दिया जाए। मैं अंत में ममता जी का ध्यान हमारे क्षेत्र के एससी और एसटी लोगों के विकास की ओर दिलाते हुए उनसे आग्रह करूंगा कि वे उनकी ओर ध्यान दें और रेलवे का विकास करें।

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): महोदय, उत्तर प्रदेश के मैनपुरी और बदायूं रेलवे के मामले में सबसे ज्यादा उपेक्षित हैं। इसे सौभाग्य कहिए या दुर्भाग्य कि दोनों जगहों से हम ही लोक सभा के सदस्य हैं। बदायूं से इस बार श्री धर्मेन्द्र यादव हैं, पहले हम थे और हम इस बार मैनपुरी से हैं। आप इन दोनों जगहों का सर्वे करवा लीजिए। लालू जी के कार्यकाल में मैंने इनसे भी कहा था और इन्होंने प्रयास भी किया था, लेकिन नहीं हो पाया। आप इन दोनों जगहों का सर्वे करवा लीजिए। उत्तर प्रदेश में बदायूं और मैनपुरी रेलवे के मामले में सबसे ज्यादा उपेक्षित हैं। मैंने पहले भी इस बात को उठाया था। लेकिन आप आज स्वीकार कर लीजिए, यही मेरा निवेदन है।

ओश्री हंसराज गं. अहीर (चन्द्रपुर): महोदय, मैं रेल बजट 2010-11 पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। भारतीय रेलवे देश की जनता का बहुत बड़ा आशा का केन्द्र है। विकास का माध्यम है। इस रेलवे ने देश की प्रगति में बड़ी सहायता की है। मुझे विश्वास है कि रेलवे को और भी जनता के लिए लाभदायी, देश के विकास में और भी अच्छा कार्य नियोजन के माध्यम से कर सकती है। पिछड़े क्षेत्र, पिछड़ों के लिए आदिवासी तथा ग्रामिणों को इसका पूर्णतया लाभ मिले, ऐसा कार्यक्रम या दृष्टि रखते हुए रेल मंत्रालय नीति बनवा कर उसका अमल करने पर ही इस रेलवे का आम नागरिक को लाभ मिलेगा। देश की अधिकांश जनता रेल सुविधा से वंचित है। लामन ही से पाली रेल का दर्शन कर नहीं पाई है। मैं रेलवे का लाभ व विकास का सर्व सामान्यों को मिले ऐसी नीति बनवाने की मांग करता हूं।

कई राज्यों से रेलवे की नई परियोजना हेतु 50औ हिस्सा मांगा जा रहा है। राज्यों के मुख्यमंत्री अपनी मर्जी से सत्तापक्ष के सांसदों की या अपने हित को देखते हुए रेलवे का हिस्सा (धनराशि) देने आगे आते हैं। हम जैसे विपक्षी जन प्रतिनिधि अपने क्षेत्रों में रेलवे विकास नहीं पहुंचा पाते। नई परियोजना मंजूर नहीं करा पाते।

मैं मांग करता हूं कि राज्यों का हिस्सा मांगना उचित नहीं। विकास कार्य रेल मंत्रालय 100 प्रतिशत धनराशि का स्वयं प्रावधान करे व अपनी रेल विकास परियोजना पूर्ण करे।

मेरे क्षेत्र में संबंधित बल्लारशहा व चंद्रपूर स्टेशन से सीधे मुंबई हेतु नई रेलगाड़ी चलाना अत्यंत जरूरी है तथा चैन्नई से चलने वाली चांदाफोर्ट से होकर गुजरने वाली गाड़ी को विकासपुर से आगे हावड़ा तक चलायें। चैन्नई से चलने वाली ग्रांट ट्रंक एक्सप्रेस दिल्ली से आगे बढ़ाकर अमृतसर तक चलायें। साउथ में रहने वाले पंजाबी व सिख भाईयों को पवित्र स्वर्ण मंदिर तक आसानी होगी।

महोदय, चांदाफोर्ट SEC रेलवे का आखिरी स्टेशन है। इस स्टेशन से SEC से गुजरने वाली हर गाड़ी का स्टॉपेज होना चाहिए तथा चांदाफोर्ट स्टेशन को चंद्रपुर स्टेशन को जोड़ने हेतु अधिक से अधिक दो किलोमीटर रेल लाईन बिछाने की आवश्यकता है, जिसका तुंत सर्वे करायें तथा दोनों स्टेशनों को जोड़ा जाये।

यवतमाल जिले में रेलवे सिर्फ वणी स्टेशन से होकर गुजरती है। इस वणी स्टेशन पर सभी गाड़ियां रूकती नहीं। कृपया यवतमाल जिले का एकमात्र स्टेशन वणी स्टेशन पर सभी गाड़ियों का ठहराव देकर इस

---

* Speech was laid on the Table

मार्ग से नांदेड़ - अदिलाबाद - वणी - नागपूर - अमृतसर हेतु नई गाड़ी चलायें। इस यवतमाल जिले की जनता को भारी लाभ होगा। इसी लाईन पर जो सेन्ट्रल रेलवे संबंधित है, मुकुट बन नया स्टेशन बनाया जाये तथा उसी स्टेशन पर एक पाइंट भी दिया जाये।

* **SHRI JAYARAM PANGI (KORAPUT) :** Today, in this discussion on Railway Budget for Expenditure of the Central Government on Railways for the year 2010-11, I am thankful to Miss Mamta Banerjee, Hon'ble Union Minister of Railways for her several announcements to provide some new facilities in tribal areas of Orissa and particularly in my parliamentary constituency.

But unfortunately some major demands of people of Orissa as well as the demand of State Government of Orissa have not been included in the budget. So that I would like to give some proposals which with a hope that these will be included in next Supplementary Budget. The proposals are as follows :

The Babli-Salur (Andhara Pradesh) Rail line to be extended upto Damanjodi (Machliguda Station)via-Passpenta (Andhra Pradesh), Ampaballi(Orissa) and Pottangi (Orissa). New Surveys may please be done for the same. In this connection, I

would like to inform you that Ampaballi is having huge Lime stone deposits and a cement factory is also running here so new Rail line will attract major industries and public sectors. Similarly, NALCO is having Bauxite mines at Pottangi so if Rail line facility will be provided to that area NALCO will use it for transport of Bauxite from Pottangi to Damanjodi and people of tribal areas will get rail journey facilities. Again HINDALCO also can use it for transport of Bauxite from Mali Parbat to its proposed plant at Laxmipur.

Survey may please be done for new Rail line from Nawarangpur to Raipur, via-Umarkote, Raighar and Kundei and necessary funds may please be allotted for the same.

In this budget it has been announced for survey of Berhampur-Phulbani new Rail line which may please be extended upto Muniguda station in the district of Rayagada, via-Baliguda and necessary funds may please be allotted for the same.

In this budget only one additional 3rd AC buggy announced for Hirakhand Express. But people of four tribal districts Koraput, Rayagada, Nawarangpur and Malakngiri are depending on Hirakhand Express for Rail journey for which its highly essential to add five new boogies (Three Sleeper Class & Two General) to provide travel facilities to more passengers as per requirement. And the extension of Hirakhand Express from Koraput to Jagdalpur may workout as early as possible.

Alongwith this I would like to draw your kind attention that due to number of Rail level crossing in Kirondal-Vizag Rail line the construction of PMGSY road under Rural Development affected a lot due to delay in issue of necessary permission. So, necessary steps may please be taken in this regard.

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me time to speak on the Demands for Grants of the Ministry of Railways.

At the very outset, I must say that I am very much aware of the time constraint. So, I do not want to make a very long speech but please allow me to complete all my points; it will not take much time.

MR. CHAIRMAN : Please try to complete it within three to four minutes.

SHRI PRABODH PANDA : Sir, it is the second round of discussion on the Railway Budget. In the course of the first round discussion, several points had been made. So, I do not want to repeat all those points. I think the hon. Minister is aware of those points and will try her best to implement them.

I am not against the projects which have been declared by the hon. Minister. Rather, I want that the declared projects should be executed at the earliest. By saying so, I must say that the Railway Budget, the Demands for Grants is confusing; it is misleading and creating confusion among the masses, among the people. I am particularly coming to three or four points. Please allow me to speak. If you do not agree, I have nothing to say but please allow me to make the points....(*Interruptions*)

I am concentrating particularly on three or four points. One, the Speech made by the hon. Railway Minister last time; two, the Speech made by the hon. Minister this time; three, the Vision 2020 Document and four, the declaration made by the hon. Minister publicly in launching different programmes.

Firstly, I would like to say that some projects have been declared in the last year's Railway Budget, but subsequently no budgetary allocation has been made and now all these things are missing in this year's Railway Budget. I am talking about a new line to Lalgarh, new line to Belpahadi and another new line to Nandigram. This is not my version. These were already announced by the Minister herself, but no budgetary allocation has been made subsequently. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please take your seat. Please don't argue with him.

...(*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA : Sir, I seek your protection. ...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: The hon. Minister will reply. Please take your seat.

SHRI PRABODH PANDA : Sir, some projects have been declared publicly. ...(*Interruptions*)

SHRI SUVENDU ADHIKARI (TAMLUK): He is making politics here. ...(*Interruptions*)

SHRI PRABODH PANDA : What politics? These projects have been declared by the Minister herself in the last year's Railway Budget. She announced a new line to Lalgarh, she announced a new line to Belpahadi and she announced a new line to Nandigram, but subsequently no budgetary allocation has been made and all these are missing from this year's Railway Budget. This is my first point.

Secondly, something has been declared publicly. I do not know what was the motive behind this declaration, but all these

things are absent from this year's Budget. In Midnapore, which is my constituency, the Minister herself declared that a new halt station will be set up at Bhadutola, but nothing is mentioned about it in this year's Railway Budget.

Thirdly, in the Mission List some projects are there. The Minister is aware of that. In the Vision 2020 List, doubling of Kharagpur-Gokulpur line is already there at serial no. 45, but it is missing in this year's Budget. So, all these things are confusing and misleading.

Sir, now I come to another point. The Minister herself, during the course of her speech in this august House, stated that she is going to review the Catering Policy of the Railways. In spite of that, the vendors and helpers are suffering a lot and the eviction process is continuing and they are threatening to leave the Category-I and Category-II Railway Stations. My point is, the officers do not bother for the Minister's instruction in this regard.

Then, what is going on in recruitment? What is the Recruitment Policy of the Railways? I do not want to say anything about that. But the fact is, the strength of the Railway staff is getting reduced day by day. Now, the total staff strength of the Railways is less than 14 lakhs and the strength of even Group 'D' staff is reducing drastically. So far as South Eastern Railway is concerned, during the last five years, more than 8,000 Group 'D' staff has been reduced. I am not talking whether it is done during Laluji's period or Mamataji's period, but this is the fact. During the last 4-5 years, the strength of Group 'D' staff has been reduced by more than 8,000. So, this is the situation.

Sir, much has been talked about publicly, but in practice nothing is done. There is a huge gap between what is said publicly and what is done. So, I demand that what has been announced should be implemented properly.

Lastly, I must say at least one word to thank her that she has already declared that Kharakpur station will be declared as a global standard Railway station. .

श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, माननीय सांसद ने कहा कि विगत पांच साल में कर्मचारियों की संख्या रिडयूस हुई और पदों को समाप्त किया गया, यह सच नहीं है और यथार्थ से परे है। एन.डी.ए. गवर्नमेंट में ये सब बातें हुई थीं और कुछ पद समाप्त किए गए थे, लेकिन हम लोगों के समय में और ममता जी के समय में जहां-जहां गैप थे, वहां जोर-शोर से बहालियां की गईं। माननीय सांसद जो बोल रहे हैं, वह सत्य नहीं है। अब ये लोग, आपस में जो कोलकाता की पॉलीटिक्स है, उससे ग्रस्त हैं और उसी के संदर्भ में ये सारी बातें कही जा रही हैं। ...(व्यवधान)

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): सभापति जी, ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN: Nothing will go on record except Shri Inder Singh Namdhari's submission.

*(Interruptions) â€¦**

श्री इन्दर सिंह नामधारी (चतरा): सभापति जी, अभी सदन में बंगाल की राजनीति को लेकर आरोप-प्रत्यारोप लग रहे थे। मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि मैं किसी मैलाफाइड इंटेंशन से कुछ नहीं कहूंगा और न ही पॉलीटिकली मोटीवेटेड होकर कुछ कहूंगा। जब मुम्बई, कोलकाता या उस इलाके के लोग अपनी मांगें रखते हैं, तो मैं सोच रहा था कि मैं किस प्रकार से अपनी मांगें रखूं, क्योंकि जिस झारखंड के इलाके से मैं चुनकर आता हूं, वहां पर आपको मालूम होगा कि हिन्दुस्तान में जितना भी कोयले की खपत होती है, उसका 60 परसेंट झारखंड से आता है। रोजाना लाखों टन कोयला मालगाड़ियां अपने सीने पर लेकर, झारखंड की धरती को चीरती हुई देश के कोने-कोने में पहुंचाती हैं, लेकिन जब वहां की जनता को सहत देने की बात आती है, तो उसके साथ सौतेला व्यवहार किया जाता है।

सभापति महोदय, आपको यह जानकर दुख होगा कि जंगली इलाके में, कोयले की खदानों से कोयला निकल गया, वहां जमीन धंस रही है, लेकिन जब हम कहते हैं कि वहां किसी गाड़ी का हॉल्टेज भी रख दीजिए, तो अफसर लोगों का जवाब आता है कि किसी ट्रेन का एक हॉल्टेज देने से हमारा आगे का सारा रूटीन बिगड़ जाता है। 10-10 और 15-15 किलोमीटर चलकर लोग ट्रेन पकड़ने जाते हैं। मैं चिट्ठियों पर चिट्ठियां लिखता हूं, लेकिन अधिकारियों की ओर से कोई उत्तर नहीं आता है।

सभापति महोदय, मैं आज ममता जी से कहना चाहता हूं कि आप भी सांसद हैं, अगर सांसदों को आप डिग्रेड करेंगी, अगर सांसदों की प्रतिष्ठा पर आंच आएगी, तो उसी नाव में आप भी बैठी हैं। "डूबेगी कश्ती तो डूबेंगे सारे, न हम ही बचेंगे न साथी हमारे।" इसलिए पहले सांसदों की प्रतिष्ठा को तो बचाइए। जब आपके पास हमारी चिट्ठी आती है, तो कम से कम मुनियप्पा जी, हमें उत्तर दे देते हैं, लेकिन अफसरों को जो चिट्ठियां लिखी जाती हैं, उनका जवाब तक नहीं आता कि चिट्ठी मिली या नहीं। इतना ही नहीं, जब यह पूछा गया कि आप किस कंसल्टेटिव कमेटी में रहना चाहते हैं, तो मैंने रेलवे कंसल्टेटिव कमेटी में रहना ऑप्ट किया था, क्योंकि दीदी, ममता जी, कूंतिकारी हैं। हमारे क्षेत्र की जो समस्याएं होंगी, उन्हें दूर किया जाएगा, लेकिन मुझे दुख के साथ कहना पड़ता है कि पिछले 10 महीनों के अंदर कंसल्टेटिव कमेटी की केवल एक बैठक हुई, वह भी चलते हुए सत्र के दौरान। थके हुए लोग, शाम को 6.00 बजे पहुंचे, तो वही कहावत चरितार्थ हुई कि "चौबे गए छब्बे बनने और दुबे बनकर आए।" हम लोगों ने तो सोचा था कि ममता जी के निकट बैठकर समस्याओं का हल निकालेंगे, लेकिन उसके बाद, आज तक कंसल्टेटिव कमेटी की एक भी बैठक नहीं हुई।

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): Within six months one meeting is held. अभी केवल नौ महीने हुए हैं। छः महीने में एक बार होती है।

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं हैल्थ कंसल्टेटिव कमेटी का भी मैम्बर हूं। उसकी पिछले आठ महीनों में चार मीटिंगें हो चुकी हैं। यह मैं कैसे मान लूं कि छः महीने में एक बार मीटिंग होती है।

KUMARI MAMATA BANERJEE: That is a different thing.

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैंने पहले ही कहा था कि मैं ममता जी को आश्वस्त करना चाहता हूं कि मैं किसी पौलीटिकल मोटीवेशन से नहीं बोल रहा हूं, लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि एक तरफ आप कहती हैं कि हम सोशयल वाएबिलिटी को देखेंगे और इकनौमिक वाएबिलिटी नहीं देखेंगे, लेकिन यह कौन सी सोशयल वाएबिलिटी है, जहां से पूरे हिन्दुस्तान के लिए कोयला जा रहा है। यदि आप सोशयली भी आप देखें, तो वह सोशयली भी वाएबल है।

आप कभी बाई-रोड झारखंड में गयी हों, वहां एक नेशनल हाईवे - 99 है, वहां रास्ते के बीच में एक रेलवे फाटक है। वहां से कम से कम सौ ट्रेनें कोयला लेकर गुजरती हैं। वहां 24 घंटे में से 18 घंटे रेलवे का फाटक बंद रहता है। मैं कम से कम आधा दर्जन चिट्ठियां लिख चुका हूं कि चंदवा पर रेल का ओवरब्रिज बना दीजिये।

अगर इमरजेंसी हो, कोई डिलेवरी केस हो, तब भी आदमी को वहां 45 मिनट तक रूकना पड़ेगा। इसका कोई उपाय नहीं है, जबकि वह नेशनल हाईवे है। यह कौन सी ऐसी बात है, जिस पर किसी की गुहार सुनी नहीं जाएगी, किसी की रिक्वैस्ट नहीं सुनी जाएगी? इसलिए मैंने कहा कि मैं तो सोचकर आया था कि रेलवे के मामले में बहुत सी समस्याओं का हल निकलेगा, लेकिन जो जलालत सहनी पड़ रही है, उसके चलते मैं दुखित हूं।

एक बात के लिए मैं जरूर आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि पिछली कंसल्टेटिव बैठक में जो एक ही बैठक हुयी, उसमें मैंने बरवाडीह, चिरीमुरी का मामला उठाया था, उसको आपने इन्क्यूड किया है। इसका सर्वे होगा, लेकिन अभी वह प्लानिंग कमीशन के पास जाएगा। वह एक ऐसी लाइन है, जो अंग्रेजों के जमाने में शुरू हुयी थी। यह वर्ष 1942-43 में शुरू हुयी, लेकिन जब हिंदुस्तान आजाद हुआ, उसको बंद कर दिया गया। आपने उसको सर्वे में इन्क्यूड किया है। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं और आपसे आग्रह करना चाहता हूं कि हम तो बहुत कुछ आपसे नहीं मांगते, जब मुंबई के लोग और दूसरे प्रांतों के लोग अपनी मांगें रख रहे थे, तो मैं सोच रहा था कि मैं आपसे क्या मांगूं? एक राजधानी एक्सप्रेस वाया पलामू होकर चलती है। मैंने मांग की है और लिखा है कि उसको कम से कम हफ्ते में दो दिन कर दीजिए। जब हम लोग क्षेत्र में जाते हैं, तो हावड़ा राजधानी में बैठकर गया में उतरना पड़ता है। कम से कम जो चीजें आप आसानी से कर सकती हैं, वह आप जरूर करिए। आपने मुझे जवाब दिया। मुनियप्पा जी का लेटर आया था कि गया-चतरा लाइन पर काम शुरू गया है। मैंने आपके मेंबर इंजीनियर से पूछा कि हमें दिखा दीजिए, अगर बजट वर्ष 2008-09 में गया-चतरा के लिए पैसा आया है, तो क्या कुछ काम शुरू हुआ है या नहीं? उन्होंने कहा कि अभी आपको केवल गड्ढे ही मिलेंगे। हमने कहा कि हमें गड्ढे ही दिखा दीजिए। ममता जी, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जो पिछड़ गया है, ...(व्यवधान) स्थिति यही है कि जैसे मोर अपने पंखों को देखता है, तो सोचता है कि मैं कितना ब्यूटीफुल हूं। ...(व्यवधान) मैं एक मिनट में कंक्ल्यूड कर रहा हूं। लेकिन जब मोर अपने पैरों को देखता है, तब यह तकलीफ होती है कि काश, मेरे पैर वैसे ही होते, जैसे मेरे पंख हैं। इसलिए ममता जी, हावड़ा की राजधानियां जाती हैं, कम से कम हमारे पलामू जिले से अगर एक राजधानी की फ्रीक्वैंसी आप बढ़ा देंगी, तो आपका कुछ नहीं बिगड़ेगा। मेरी कई और भी छोटी-छोटी मांगें हैं, लेकिन मैं अभी समय नहीं लेना चाहता हूं। मेरा आपसे आग्रह है कि आप वर्ल्ड क्लास प्लेटफार्म बनाएं, वह सब ठीक है, लेकिन कम से कम जो गरीब लोग हैं, उनके रहने के लिए, उनके ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Nothing will go on record; no arguments.

*(Interruptions) â€¦ **

श्री इन्दर सिंह नामधारी : मैं आपकी आज्ञा का पालन करता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

ओश्री संजय धोत्रे (अकोला): मैं इस सदन का ज्यादा वक्त न लेते हुए माननीय मंत्री महोदया का ध्यान कुछ महत्वपूर्ण विषयों की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ ।

मेरा निर्वाचन क्षेत्र महाराष्ट्र का अकोला क्षेत्र है । वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट में अकोला-खंडवा-रतलाम के बीच गेज कनवर्जन के काम की शुरूआत करने का प्रस्ताव था लेकिन यह काम शुरू नहीं हो पाया । यह एक महत्वपूर्ण रेलवे लाईन है । यह मीटर गेज लाईन अजमेर से काचीगुडा तक थी और स्वतंत्रता से पूर्व यह एक महत्वपूर्ण रेल मार्ग माना जाता था । इस लाईन के गेज कनवर्जन की माँग कई वर्षों से की जा रही है । यह माँग किसी क्षेत्र या प्रदेश को ध्यान में रखकर नहीं की जा रही है बल्कि सारे देश और रेलवे विभाग की उन्नति और हित को ध्यान में रख कर की जा रही है । इस परियोजना का लाभ किसी एक राज्य को नहीं होने वाला है । इस परियोजना से कई राज्य, जैसे कि आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु , कर्नाटक, विदर्भ, मराठवाड़ा, मध्य प्रदेश, राजस्थान, गुजरात पंजाब, हरियाणा, दिल्ली और उत्तर प्रदेश सभी को लाभ होगा । इस गेज कनवर्जन के बाद यह मार्ग दक्षिण भारत को उत्तर भारत के साथ जोड़ने वाला सबसे कम दूरी का मार्ग होगा । इसके द्वारा उत्तर भारत से दक्षिण भारत के लिये एक नया कॉरीडोर खुल जाएगा ।

रेलवे के सर्वे में किसी भी योजना के लिए रेट ऑफ रिर्टन (आर ओ आर) को प्राथमिकता दी जाती है । इस परियोजना का रेट ऑफ रिर्टन 25 प्रतिशत से भी ज्यादा है । जो कि शायद ही रेलवे की किसी परियोजना का होगा । इसी को ध्यान में रखते हुए इस गेज कनवर्जन परियोजना को कैबिनेट कमिटी ऑन इकोनोमिक अफेयर्स ने वर्ष 2007-08 में मंजूरी प्रदान की थी और यह प्रस्ताव वर्ष 2008-09 के रेलवे बजट में सम्मिलित किया गया था । लेकिन बड़े खेद के साथ मुझे यह कहना पड़ रहा है कि इसके बाद इस परियोजना का पिछले दो वर्षों से कही जिक्र तक नहीं किया गया । और इस पर काम की शुरूआत भी नहीं हो पाई ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस परियोजना से कइ राज्यों और रेलवे को होने वाले लाभ को ध्यान मे रखते हुए, इसे जल्द से जल्द पूरा किया जाए ।

इसके अलावा कुछ और महत्वपूर्ण विषयों की ओर मंत्री महोदया का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ ।

---

* Speech was laid on the Table

अकोला से विजयवाड़ा और अकोला से तिरुपति के लिये गाड़ियाँ ग्रीष्मकाल के दौरान ट्रायल बेसिस पर चलाई जा गई थी जिससे यहाँ के लोगों में बड़ा उत्साह था । इन रेलगाड़ियों को अच्छा रिस्पांस भी मिला लेकिन अचानक ही यह रेलगाड़ियां बंद कर दी गई ।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि इन गाड़ियों को जल्द से जल्द दोबारा शुरू करवाने का कष्ट करें । इसी तरह महोदया, यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए बड़े जोर-शोर से नांदेड़-श्रीगंगानगर के लिये एक रेलगाड़ी शुरू की गई थी, लेकिन मुश्किल से चार दिन चलने के बाद यह भी बंद कर दी गई और उसे नागपुर से शुरू किया गया ।

मेरा सरकार से अनुरोध हे कि इस गाड़ी को दोबारा शुरू किया जाए ताकि जो या9 इस सुविधा से वंचित हो गये है उन्हें सुविधा प्रदान की जा सकें ।

समय के अभाव की वजह से मैं अपने विचार यही समाप्त करता हूँ । आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया उसके लिये धन्यवाद ।

*SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN (FARIDKOT) : Thank you, Chairman Sir. I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways), 2010-11, on behalf of my party Shiromani Akali Dal. However, I would also like to register my disappointment at the shortcomings that are evident in the functioning of the Railway Ministry.

Sir, I have a suggestion to make. I hope, the entire House will agree with my suggestion. Many Hon. Members have expressed similar sentiments. The name 'Railway Budget' should be rechristened and it should be associated with the state to which the Railway Minister belongs. Earlier, when Shri Lalu was the Railway Minister, Bihar got the lion's share in the Railway Budget. Now, when Mamata ji is the Railway Minister, West Bengal has got the maximum benefit. This has become the tradition of the Railway Ministry. So, let us change the name 'Railway Budget' and rename it as the Budget of the state from which the Railway Minister hails.

Sir, the annual feature of presenting the Railway Budget has been reduced to a ritual and a mere drama. I am a member of this august House for the last six years. I have also been a member of the Railway Standing Committee. I have attended several meetings convened by the ministry. I am sorry to say that not a single demand made by me has been fulfilled in the

last six years. I had asked for just one train for Bathinda. It falls in the Malwa belt. We want a Shatabdi train. If this is not possible, at least a Jan Shatabdhi train should be provided to the people of Bathinda. However, this genuine demand of ours has not yet seen the light of the day.

Sir, in every Budget, announcements are made with much fanfare that new trains are being introduced and new railway lines are being laid. Model railway stations are announced in every Budget. However, many of these announcements remain on paper only.

---

* English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

They never see the light of the day. I suggest that at the time of presentation of the Railway-Budget, a progress report of work done on the announcements made in the previous year's Budget should also be laid on the table of the House.

Sir, there is a saying in Punjabi –make promises for the future and forget the past. I would like to give an instance of this related to my constituency Faridkot. Last year, the name of Faridkot station figured in the list of model railway stations. However, I am sorry to say, all this was nothing but drama. No concrete steps have been taken in this regard till now.

In every Budget claims are made that a large number of unmanned level crossings will be converted into manned level crossings. Mamata ji has also made an announcement in this regard. However, many innocent lives will be lost in the next five years by the time this work is completed. The need of the hour is to take up this work on a war footing.

Sir, Punjab has always been discriminated against.

SHRI LALU PRASAD : Chairman Sir, Madam Gulshan has given very good suggestions. Two ministers of state are present here. However, no one is noting down these suggestions.

KUMARI MAMATA BANNERJEE : Suggestions are being noted.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Chairman Sir, I am sorry to say that whenever Railway Budget is presented, Punjab is always discriminated against. We have to take the help of microscopes to find out whether the name of Punjab figures in the Railway Budget or not. What we find is a pittance or peanuts that are given to Punjab – an EMU or a DMU.

Sir, during the NDA rule, a Parikrama train was announced for Punjab. This train was to join all the five Sikh religions Takhts. Several years have passed by. However, there is no trace of the Parikrama train.

Chairman Sir, in my constituency, Mogha is a district headquarter. It is a religions place.

MR. CHAIRMAN : Please wind up.

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN: Sir, if we are not allowed to express our demands and raise the issues pertaining to our electorate, what is the point in our coming to this august House.

MR. CHAIRMAN: Please try to be brief.

â€¦(Interruptions)

SHRIMATI PARAMJIT KAUR GULSHAN : Sir, whenever we raise matters pertaining to the people of Punjab, we are asked to sit down. Ample time is not given to us. Other members disturb us. If we cannot raise issues related to our state, what is the point in coming here? Our problems are not solved. Nor are we allowed to speak.

MR. CHAIRMAN **:** Please be brief. Only five minutes time has been allotted for each member who wants to speak. No discrimination is shown to any member. Do not say like that.

SHRIMATI. PARAMJIT KAUR GULSHAN : Faridkot is my constituency. Mogha is the district headquarter in my constituency. Mogha is a religions and industrial town. It also has political significance. Sixty – two years have passed since we attained independence. However, I am sorry to say that there is no direct train linking Mogha to Delhi. I request Hon. Railway Minister Mamata ji to kindly start a train linking Mogha to Delhi at the earliest. People who vote for me expect me to help them. This is the demand of the people of the area.

Sir,there is a Nature Park in Mogha. Thousands of rare plants and trees are there in the Nature Park. The Punjab Government wants to promote tourism for people in the area. I had met the Chairman of Railway Board. I had also written letters to Hon. Minister seeking the help of Railways in this process. I appeal to Mamata ji to kindly look into this matter. It will give a great boost to tourism in the area.

When Laluji was the Railway Minister, he had provided an AC Coach in Inter-City Ganganagar – Hardwar train. However, there is no cleanliness in this train. Passengers are packed like sardines in the train. I appeal to Mamata ji to start a new train from Malwa belt of Punjab to Delhi. The Jehanabad Toofan Express to Ganganagar (3007-3008) needs AC coaches in First and Second classes. Ferozepur should be linked directly to Amritsar and new railway tracks should be laid for this purpose. Tarn Taran – Goindwal, and Abohar – Fazilka railway lines should be laid. A new train should be started on the Delhi via Ferozepur – Mogha – Faridkot-Bathinda route.

During Laluji's tenure, Rama-Mandi-Talwandi railway line had been sanctioned. However, it has not yet seen the light of the day. A new Shatabdi Express should be started from Ferozepur to Delhi via Mogha, Bathinda, Jakhar and Rohtak. Facilities at Mansa, Faridkot and Mogha railway stations should be improved forthwith to the multi-national level. A railway over-bridge at the main road at Kotkapura should also be constructed as a large number of accidents have taken place at this spot.

I also want to give a few suggestions. Safety and security of women travellers, especially during night should be strengthened. A doctor should be made available in each train for tackling any emergency. The backiog of reserved posts for SCs and STs in Railways must be filled at the earliest. The recruitment drive in Railways should be held at district headquarters as people have to travel far away for this purpose.

The quality of food in Railways is sub-standard. Catering services need to be improved. Hygiene or cleanliness should not be a casualty.

ओश्री गणेशराव नागोराव दूधगांवकर (परभणी): हमारे महाराष्ट्र में रेल विभाग द्वारा रेलवे की प्रगति करने जा रही है, आम आदमी रेलवे से यात्रा करता है। महाराष्ट्र में मुम्बई से हैदराबाद तक रेल चलती है।

मैं दक्षिण मध्य रेलवे की प्रगति के लिए महत्वपूर्ण सुझाव दे रहा हूं। माननीया रेल मंत्री ममता जी दिल से रेल की प्रगति करना चाहती हैं। मंत्री जी से मेरी विनती है कि उत्तर से दक्षिण में रेल यात्रा को सुदृढ़ करने हेतु व्यापारियों और पर्यटकों को सुगम सुविधा मिल सके।

1. खाण्डवा से अकोला गेज कन्वर्जन का कार्य तुंत किया जाये।

2. मनमाड से सिकन्दराबाद रेल लाइन का विद्युतीकरण किया जाये।

3. परभनी से मुदखेड़ जंक्शन का दोहरीकरण मंजूर करने की आवश्यकता है। इस कार्य को तुंत मंजूरी दी जाये।

4. सिंगनापुर स्टेशन एवं घोड़ी स्टेशनों का नियमित किया जाना अति आवश्यक है, इसे मंजूर किया जाये।

5. पूना जंक्शन स्टेशन जेम्बो रेल सेंटर बनाया जाये क्योंकि मराठावाड़ा क्षेतू के विकास एवं कृषि हेतु आवश्यक उपयोगी चीजों का देश के अन्य शहरों से आयात निर्यात किया जाता है।

6. पूना जंक्शन स्टेशन का सोलो मोटीवेट सेंटर कार्यान्वित किया जाना निहायत ही जरूरी है।

7. परभणी देश के 12 ज्योर्तिलिंगों में से एक है, यह पर्यटन व आस्था के लिए काफी महत्वपूर्ण है। पर्यटकों, लोगों के आवागमन के लिए परभनी स्टेशन पर रूकने के लिए 50 कमरों की आवश्यकता है।

परभनी देश में विख्यात है। यहां पर आस्था एवं पर्यटन की दृष्टि से लोगों का आवागमन होता रहता है। मुख्यतः पर्यटक दो ज्योर्तिलिंगों क्रमशः परली शिव मंदिर और ओढ़ा शिव मंदिर और अन्य मंदिरों, जो आस्था से जुड़े हैं, उनके दर्शन के लिए आते हैं, परन्तु उनके रूकने के लिए रेल स्टेशन पर रूकने की व्यवस्था सुनिश्चित करना आवश्यक है।

मैं आशा करता हूं कि माननीया रेल मंत्री जी मेरी मांगों पर विचार कर इन कार्यों को तुंत पूरा कर एवं इन पर की गई कार्यवाही से मुझे अवगत करायेंगी।

---

* Speech was laid on the Table

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, it is around 6 o'clock. If the House agrees, we may extend the House further for one hour; and then afterwards, we will take up *Zero Hour* also.

Firstly, I want to take the sense of the House. Is it the sense of the House to extend the time of the House till the Minister's reply is over and then *Zero Hour* is over?

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: All right. The House is extended till the hon. Minister's reply and then *Zero Hour* are over.

I would request the hon. Members to be very brief.

Now, Shri Umashankar Singh.

श्री उमाशंकर सिंह (महाराजगंज): माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट की अनुदान मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए हम आपका आभार प्रकट करते हैं। ...(व्यवधान) मैं माननीय रेल मंत्री जी के बजट की अनुदान मांगों पर अपने दल की ओर से समर्थन करता हूं। देश में चारों तरफ बजट की प्रशंसा हुई है और हम भी प्रशंसा करना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि माननीय मंत्री जी की ममता की छांव बिहार के गरीब लोगों के दिल को भी छूने का काम करे। बिहार में जितने प्रौजेक्ट स्वीकृत हुए हैं, लगभग 55 हजार करोड़ रुपये के प्रौजेक्ट्स स्वीकृत हुए हैं, जिनका काम धीमी गति से चल रहा है। माननीय मंत्री जी ने अपने बजट के विशेषाभास में यह कहा है कि एक तरफ निजीकरण नहीं करेंगे, तो दूसरी तरफ पीपीपी के माध्यम से काम करने का वचन दिया है। लालू प्रसाद जी ने अपने मंत्रित्व काल में अथक प्रयास किया, लेकिन जब ये सफल नहीं हुए, तो कैबिनेट का फैसला हुआ ...(व्यवधान) कि विभाग के माध्यम से काम कराया जाएगा ।

18.00 hrs.

मढौरा, बछैली, छपरा, मधेपुरा, डेहरी-आनसोन, रोड-रेल ब्रिज आदि की जितनी योजनाएं हैं, उनके बारे में बाद में कैबिनेट का फैसला हुआ कि विभाग द्वारा ही कार्य कराया जाएगा। पूरी दुनिया में मंदी के कारण मुझे नहीं लगता है कि कोई यहां निवेश करेगा। मंदी के चलते पीपीपी का निर्णय असंभव सा प्रतीत होता है। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि किशनगंज से मुजफ्फरपुर, छपरा, गोरखपुर, लखनऊ होते हुए, देश की आजादी के इतने वर्षों बाद भी एक राजधानी ट्रेन नहीं चलती है। इसलिए नहीं है कि क्योंकि डबल लाइन नहीं है। डबलिंग का काम शुरू हुआ है, वह बहुत धीमी गति से चल रहा है। कभी जमीन अधिग्रहण की बात कही जाती है तो कभी वृक्ष काटने की बात कही जाती है, इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि दोहरीकरण का काम जल्दी पूरा किया जाए जो उत्तर भारत में ट्रेनों के विलंब से परिचालन का मुख्य कारण है। वह दूर हो जाएगा ।

18.01 hrs.

(Shri Inder Singh Namdhari *in the Chair*)

विद्युतीकरण का काम शुरू हुआ, डीजल इतना महंगा है, डीजल से ट्रेन्स चलती हैं। विद्युतीकरण से ट्रेन्स का काफी सस्ता संचालन होगा। विद्युतीकरण का काम दिल्ली से केवल बाराबंकी तक हुआ है। बाराबंकी से गुवाहाटी तक विद्युतीकरण नहीं है। मैं निवेदन करता हूं कि इस काम को भी पूरा करें। जो भी योजनाएं पहले से स्वीकृत हैं, कल-कारखाने स्वीकृत हैं चाहे वह रायबरेली का हो, मढौरा का हो, चाहे मधेपुरा का हो, चाहे डेहरी-आनसोन का हो, चाहे विद्युतीकरण का काम हो, सभी को आप विभाग के माध्यम से ही कराने का निर्णय लें क्योंकि पहले यह कैबिनेट द्वारा फैसला किया जा चुका है।

सिवान और छपरा जिले के शहीद लोगों ने इस देश को गुलामी की जकड़न से छुड़ाने में अग्रणी रहे हैं। चाहे मौलाना मजहरूल हक, देशरत्न डाक्टर राजेन्द्र प्रसाद का नाम, लोकनायक जय प्रकाश नारायण का नाम उसमें अग्रणी है, इसके बाद भी सिवान को नजरअंदाज किया जा रहा है । इसके बावजूद छपरा और सिवान में वाशिंग पिट नहीं है। सिवान में रेल की काफी जमीन पड़ी हुई है, यदि वहां वाशिंग पिट बन जाती है तो वहां से गाड़ियों का परिचालन एवं टर्मिनेशन हो सकता है। सिवान से काफी आदमी सफर करते हैं। वहां प्रतिदिन दस से पंद्रह लाख रूपए के टिकट की बिक्री होती है, लेकिन वहां से एक भी ट्रेन मुंबई, सूरत या दिल्ली के लिए संचालित नहीं होती है। जिस जिले के लोगों ने देश की आजादी के लिए इतनी कुर्बानी दी, उस जिले को नजरअंदाज किया जाता है। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि राजधानी भी उस रूट से चले और ट्रेन के ओरिजिनेशन के लिए वहां वाशिंग पिट बनना जरूरी है। मैं यह निवेदन करता हूं कि थावे में लालू जी के समय डिवीजन खुला, डीआरएम ऑफिस खुला है, लेकिन वह बंद सा हो गया है। पहले वहां एक ओएसडी बैठते थे, लेकिन अभी वहां कोई काम नहीं हो रहा है। मैं यह कहूंगा कि उत्तर प्रदेश में कप्तानगंज से थावे, थावे से गोपालगंज होते हुए मशरख, छपरा तक जो छोटी लाइन है, उसके आमान परिवर्तन की योजना स्वीकृत है, उसे भी जल्द से जल्द पूरा कराने की कृपा कीजिए। महराजगंज से मशरख और मशरख से रेवाघाट तक नई रेल लाइन बिछाने की योजना स्वीकृत है, योजना आयोग से उसकी स्वीकृति प्राप्त है, मिट्टी का काम बहुत हद तक पूरा हो चुका है, लेकिन यह काम बंद सा है, उसे भी पूरा कराने की कृपा करें। भागलपुर डिवीजन की बात शाहनवाज जी ने भी उठाई थी।...(व्यवधान) मैं भी निवेदन करता हूँ ।

सभापति महोदय : उमाशंकर जी, लालू जी रेल मंत्री रहे हैं, वे बताते जाएंगे तो आप पूरा दिन बोलते रहिएगा तब भी आपकी बात समाप्त नहीं होगी।

श्री उमाशंकर सिंह : नहीं-नहीं। लालू जी नहीं बता रहे हैं। इनके बताने से नहीं बोलूंगा।

श्री लालू प्रसाद : मैं इनकी हेल्प कर रहा हूं।

श्री उमाशंकर सिंह : लालू जी हेल्पलाइन का काम कर रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि जो भी योजनाएं पहले से स्वीकृत हैं, उनमें विभाग के माध्यम से ही काम कराया जाए। जिरादेई रेलवे स्टेशन, जो देशरत्न डाक्टर राजेन्द्र प्रसाद के नाम पर है। वहाँ वीरान जैसा है, उसे मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए । माडल स्टेशन बनाने की बात तो क्या, उसका आज तक सौंदर्यीकरण भी नहीं हुआ है। इसलिए हम आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन करना चाहते हैं कि जिरादेई स्टेशन जो राजेन्द्र बाबू का पैतृक स्थान भी है, उस स्टेशन को पर्यटन स्थल का स्वरूप देना चाहिए और उसका सौन्दर्यीकरण करके उसे माडल स्टेशन बनाना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे में सोनपुर रेलवे कॉलेज का टेकओवर हुआ था। वहां के गरीब कर्मचारी, शिक्षक और शिक्षकतर कर्मचारी वेतन के बिना परेशान हैं। उसकी अधिसूचना निर्गत नहीं हुई है। रेल विभाग को इस तरफ ध्यान देना चाहिए। पूर्वोत्तर रेलवे कॉलेज सोनपुर में है लेकिन हम जानना चाहते हैं कि उस फाइल को कितने दिनों तक लटकाया जाएगा। इसलिए मेरी रिक्वेस्ट है कि उसका जल्द से जल्द निपटारा किया जाए और अधिसूचना निर्गत कर उन लोगों को वेतन दिया जाए जिससे वहाँ के कर्मचारियों सहित गरीब बच्चे भी शिक्षा पा सकें।

श्री लालू प्रसाद : दो मिनट हम भी बोलना चाहते हैं।

सभापति महोदय : अगर आप इंटरवीन करना चाहते हैं तो कर सकते हैं, भाषण के तौर पर नहीं।

श्री लालू प्रसाद : वही करना चाहता हूं। हम बिहारी लोग हैं, आप सब बातें समझते ही हैं। मैं इस रेल मंत्रालय की अनुदानों की मांगों का पुरजोर समर्थन करता हूं। इसमें कोई शक नहीं है। माननीया मंत्री जी का कार्यकाल भी कम ही हुआ है। इस दौरान बहुत सारे संकल्प लिए गए हैं और घोषणाएं की गई हैं। मैं दो-तीन बातें कहकर अपनी बात को समाप्त करूंगा।

सभापति महोदय: लालू जी, यह उचित नहीं होगा। आप कुछ रिजॉएंडर दे दीजिए, क्योंकि एक ही दल के दो सदस्य साथ-साथ नहीं बोल सकते।

श्री लालू प्रसाद : एक सदस्य की पार्टी का बोल सकता है, लेकिन चार सदस्यों की पार्टी का नहीं बोल सकता। यह बात तो आप पर भी लागू होती है।

सभापति महोदय: यह बात नहीं है। मैंने यह कहा है कि आपके ही दल के पहले उमाशंकर जी बोले और उसके तुंत बाद आप बोल रहे हैं।

श्री लालू प्रसाद : मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि देश में जितनी भी एक्जीस्टिंग रेल लाइंस हैं, सब पर ब्रूज कंजेशन है। पांच-पांच मिनट में ट्रेन निकालना पड़ता है। उसे एवायड करने के लिए थर्ड लाइन बनाई जाए। उसके लिए एक ईस्टर्न कॉरिडोर लुधियाना से लेकर कोलकाता पोर्ट वाया सोननगर हो कर जाना था। उस पर कुछ अवार्ड भी हुआ था, मिट्टी डालने का काम भी शुरू हुआ था। इसी तरह से वैस्टर्न कॉरिडोर दिल्ली से लेकर मुम्बई नेक्सट स्टेज पर था। मुम्बई से चेन्नई, जो प्रोजेक्ट था, वह दिखाई नहीं देता है। 'जायका' के समर्थन से, जापान सरकार के समर्थन से अपने देश के प्रधान मंत्री और जापान के प्रधान मंत्री के बीच एक एग्रीमेंट हुआ था कि पैसा वह देंगे। हम आशा करते हैं कि माननीया मंत्री इस पर पूरा मार्गदर्शन करेंगी। इसके अलावा बाराबंकी से लेकर गुवाहाटी तक विद्युतीकरण का काम चल रहा है। उसे पूरा कराकर, एनर्जाइज कराकर उस पर ट्रैफिक शुरू कराएं। हम धन्यवाद देते हैं रेलवे बोर्ड के चेयरमैन को, वह पटना गए थे। वहां उन्होंने 55000 करोड़ रुपए के प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए पैसा दिया और रिव्यू किया। यह उन्होंने अच्छा काम किया है। उसे पूरा कराने के लिए हम मंत्री जी को धन्यवाद देते हैं।

*SHRIMATI SUSMITA BAURI (VISHNUPUR): Sir, I demand the following Projects/ Proposals for the consideration of the Honourable Railway Minister.

Proposed new construction works of Railway lines from Bishnupur to Tarakeswar, Bankura to Mukutmanipur and extension of B.D.R Railway line from "Rainagar to Masagram" with cord line of Eastern Railway to Howrah Railway Station are needed to be expedited.

Another Train from Bankura to Rainagar is urgently needed to be placed there for reducing the inconveniences of the passengers because there is only one train and flying excepting Sunday becoming very crowded. So every day two trains are badly needed for giving passengers advantages on that line.

One Station is demanded by the people of "Gogradal" on BDR Railway line from 'Bankura' to 'Masagram' Section and another Station is demanded by the people of the area of 'Tribanka' on "Bishnupur" "Tarakeswar" line.

One Railway line is needed to be constructed for connecting Bankura to Asansol via Raniganj. It is a very short distance only 43 kms (approximately) and about 15/16 kms have been made for MTP (D.V.C) Durlavpur, only the rest portion from Durlavpur to Bankura and it is about 25/26 kms are needed to be made. If it is made then those area would be much more developed i.e. Bankura, Purulia and Burdwan these three districts.

A Fast-Passenger Train from Asansol to Howrah via Purulia and Bankura.

One new line project that is "Durgapur" to "Beliatore".

"Jhagram" to "Purulia" Railway line that is already surveyed and sanctioned by Planning Commission but work is not yet started.

* Speech was laid on the Table

***SHRI PULIN BIHARI BASKE (JHARGRAM) :** I would like to raise few points in regard to the Railway Budget 2010-2011.

In her previous Budget, Hon. Railway Minister had announced many new schemes. But unfortunately in this Budget, we have seen a new thing. Most of these schemes announced in the previous budget are left out. There is no budgetary allocation for these schemes. We do not know whether these schemes are alive or dead. I would like to mention about the new rail lines from Salboni to Jhargram via Lalgarh-Belpahari, and Panskura-Chandrokona Road via Ghatal. No Budgetary allocation has been made in this Rail Budget. Tribal belt is mostly remain neglected with this Budget. This Budget is worse instead of getting better. So, I strongly oppose this Rail Budget.

I raise the following points to consider by the Ministry in connection to the Railway Budget 2010-11.

Construction of new line from Jhargram to Purulia which had been announced in last Railway Budget of previous Government.

A new line should be constructed from Baripada of Orissa to Gidhni of West Bengal

Allocation of fund to construct new line from Salboni to Jhargram via Lalgarh and Belpahari under SE Railway.

Budgetary allocation of fund to construct new rail line from Panskura to Chandrokona Road via Ghatal under SE Railway.

Midnapore to Jhargram Local train has been introduced, it is welcomed, but the train is not suitable for the passengers.

I conclude my speech by my last point.

Most express trains including Rajdhani Exress are running late regularly. There are no safety and security and dacoities, robberies hijacking of train in every day's feature in Indian rail. There is no water, cleanliness, RPF personnel in long distance trains. Passengers are suffering much for want of passengers amenities. But, I am sorry to say, our Hon'ble Railway Minister is more interested in other matters, which are not at all related to rail. There are more than 1.72 lakh laying vacant in the Railway Department. So, I urge upon the Railway Ministry through you, that proper attention must be given.

SHRI S.S. RAMASUBBU (TIRUNELVELI): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the Demands for Grants for Railways.

Whoever may be framing this Budget, opposition parties raise so many objections. Even though they have put some allegations against this Budget, our UPA Government has produced through our revolutionary Railway Minister Madam Mamata Banerjee a Budget which is growth oriented and passenger friendly. It has spared the common man from hike in passenger fares and also freight rates. This is a passenger fare reducing time for the last few years in the UPA Government. Our hon. Railway Minister Mamataji has given adequate attention to passenger amenities, safety, introduction of new trains and extension of existing trains, facilities to Railway employees; all these important things are containing in the Railway Budget.

Sir, there is a saying in Tamil :

"Potruvaar Potrattum
Puzhudhivari Thootruvar Thootrattum"

It means – Whatever may be the blame or praise, you go on doing your duty. Whatever may be the blame, our hon. Minister of Railways, Kumari Mamata Banerjee has presented a revolutionary Railway Budget.

One very important point here is about the unmanned level-crossings. This is causing increasing concern among the people. Most of these unmanned level-crossings are causing damage to properties and also we are losing valuables and also valuable lives. In order to put an end to this menace, the hon. Minister of Railways has announced that 1,000 unmanned level-crossings per year will be converted into manned level-crossings. Within the next five years, some 5,000 unmanned level-crossings will be converted into manned ones. This is a revolutionary Budget. I am telling it here.

The railway employees are also given more importance in this Budget. The railway employees are facing a lot of difficulties for their accommodation. I congratulate the hon. Minister for announcing in the House about a scheme – House for all – to facilitate railway employees and mitigate the problems of housing to the railway employees.

Another important point is about the coaches. I urge upon the hon. Minister that we have to give more coaches because during the rush time there is shortage of coaches. We have to add coaches to the regular trains. For this we have to produce more coaches. People want more coaches in regular trains and also more train facilities all over the country. Another very important point is that the Railways is providing national integration. Nowadays you see that in Tamil Nadu also, previously the Dravidian Parties were having the view of separate Tamil Nadu; now they have completely changed their policy. Now all the Dravidian parties, all the people of Tamil Nadu are appreciating the national integration which is provided by the Railway department. We have to make a link between the States. We have to provide a link between Kashmir to Kanyakumari, Delhi and Kanyakumari, Delhi and Tirunelveli and also from Mumbai and West Bengal areas. By the way we are creating brotherhood relationship between one state to other.

You know very well that Kanyakumari is a historical place. The Vivekananda Rock is there. Most of the tourists from West Bengal are coming here. Many people from almost all the areas in the country are coming there. To make a link, our UPA Government has provided such a good railway link now.

I want to say one more thing here as far as my constituency is concerned. It is a very important point that I have to make. The hon. Minister has given many new trains to us and I appreciate that. Our esteemed Minister Ahamed has come there to start the newly introduced train to Hafa. Four new trains are introduced in Tamil Nadu.

At the same time, I urge upon the hon. Minister that you have to allot more funds for the doubling of the line. Almost all the people are coming from different states to Kanyakumari and to Tamil Nadu. Tirunelveli is on the way to Kanyakumari. I request the hon. Minister to sanction doubling of the line and also electrification of the line. I request the hon. Minister to allot funds for this. If you allot funds, then only the ambition of the people will be fulfilled and our people would appreciate the Government.

Madam, you have done a very good job. You have to give funds to Tamil Nadu and for Tirunelveli constituency for double track railway line. Thank you, Sir, for this opportunity.

श्री लालू प्रसाद : सभापति महोदय, अभी कितने माननीय सदस्य बोलना चाहते हैं?

MR. CHAIRMAN : जल्दी सभी माननीय सदस्य अपनी बात कह लेंगे। जो माननीय सदस्य बोलने के लिए तैयार हो कर आते हैं, अगर उन्हें बोलने के लिए समय न दिया जाए, तो उनका मन टूटता है।

श्री सोहन पोटाई (कांकेर): सभापति महोदय, आज वर्ष 2010-11 की रेल की अनुदान मांगों पर हम चर्चा कर रहे हैं। मैं विशेष रूप से छत्तीसगढ़ की बात कहना चाहूंगा। जो रेल बजट पेश किया गया है, पिछले वर्ष की तरह इस बार भी छत्तीसगढ़ की उपेक्षा की गई है। साउथ ईस्टर्न बिलासपुर जोन है, वह अन्य राज्यों की अपेक्षा सबसे ज्यादा राजस्व रेल विभाग को देता है। सबसे ज्यादा राजस्व देने वाले राज्य के साथ यदि उपेक्षा हो, तो स्वाभाविक रूप से हम लोगों को पीड़ा होती है। वही पीड़ा हम सदन में रखना चाहते हैं। छत्तीसगढ़ में लोहा, कोयला, अभ्रक, हीरा, सोना, चांदी, एल्यूमिनियम, अयस्क, लाइमस्टोन, स्टील तथा प्राकृतिक सम्पदा है। आप झारखंड से आए हैं। झारखंड, उड़ीसा और छत्तीसगढ़ में लगभग एक ही प्रकार की खनिज सम्पदा है और ये राज्य उपेक्षा से पीड़ित हैं। 15 तारीख को हमने सदन में जो दंतेवाड़ा में नक्सली घटना हुई, इस घटना पर चर्चा की। मैं कहना चाहूंगा कि वहां विकास नहीं होने के कारण, पढ़े-लिखे बेरोजगार गलत रास्ता अपना लेते हैं। ऐसे राज्य जो विकास की दृष्टि से उपेक्षित हैं, जहां रेलवे लाइन नहीं है, चाहे झारखंड हो, उड़ीसा हो, बिहार हो या आंध्रप्रदेश हो या महाराष्ट्र हो, उपेक्षित क्षेत्रों में ही नक्सलवाद ज्यादा है। सड़क यातायात के साथ-साथ रेलवे यातायात का विकास भी देश के विकास के लिए बहुत आवश्यक है। मैं कहना चाहता हूं कि छत्तीसगढ़ में प्रति सौ किलोमीटर पर 0.77 किलोमीटर का रेल यातायात है, जबकि वहां राष्ट्रीय घनत्व के हिसाब से 1.92 किलोमीटर प्रति सौ वर्ग किलोमीटर की दृष्टि से होना चाहिए।

सभापति महोदय : पोटाई जी, आप क्षेत्र की समस्याओं पर पहले बोल लीजिए।

श्री सोहन पोटाई : इसके बावजूद प्रदेश के कई ऐसे जिले जैसे नारायणपुर, कांकेर,, कवर्धा, बीजापुर आदि जिले जो रेलवे से उपेक्षित हैं, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि रायपुर से धमतरी रेल लाइन, जो अंग्रेजों के जमाने से है, जहां पहले रेलवे की पटरी साल से बनती थी और सिलबट के नाम से सप्लाई होती थी। वहां की रेलवे लाइन के लिए बार-बार कहा गया कि इस रेलवे लाइन को नेरोगेज से ब्राडगेज किया जाए, लेकिन अभी तक ब्राडगेज नहीं हुआ है। इसे ब्राडगेज किया जाए।

नई प्रस्तावित दल्लीराजहरा से राबघाट लाइन है। कई बार सुनने को मिलता है कि यह टेंडर हो चुका है। कई बार पता चलता है कि टेंडर नहीं हुआ है। नई प्रस्तावित रेल लाइन को जगदलपुर तक जोड़ा जाए। राबघाट देश का सर्वाधिक लौह भंडारण क्षेत्र है। वर्ष 2011 तक वहां खनन होना अति आवश्यक है, अन्यथा हमारा भिलाई प्लांट बंद होने की कगार पर पहुंच जाएगा। इसलिए इसे तत्काल स्वीकृत करने की आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र कांकेर को धमतरी जोड़ते हैं, तो मात्र 65 किलोमीटर ब्राडगेज करके इसे आसानी से जोड़ा जा सकता है या दल्लीराजहरा, जहां पोंडी के पास सब-स्टेशन है, पोंडी से भी कांकेर को आसानी से जोड़ा जा सकता है।

चौथी बात डोंगरगढ़-कवर्धा-मुंगेली-तख्तपुर और करगी रोड मार्ग इन्हें भी प्रस्तावित करने की मांग करता हूं। रायगढ़-मांड-घरघोड़ा-तमनार नई रेल लाइन, इस क्षेत्र में अभी कोयला खनन की शुरूआत हुई है, इसलिए यहां रेल लाइन की बहुत आवश्यकता है। अम्बिकापुर-बरवाड़ी (गढ़वा) मार्ग जो छत्तीसगढ़ से झारखंड को जोड़ेगा, इसकी भी आवश्यकता है। कोरबा-पेण्ड्रा वाया कश्योग मार्ग परिचालित यात्री ट्रेनों की फ्रिक्वेंसी बढ़ाये जाने की भी मांग करता हूं। दुर्ग-निजामुद्दीन छत्तीसगढ़ सम्पर्क क्रांति एक्सप्रैस जो चलती है, उसे सप्ताह में दो से तीन दिन किया गया है, उसे प्रतिदिन कर दिया जाए तो छत्तीसगढ़ के यात्रियों को दिल्ली तक आने में सुविधा होगी।

सभापति महोदय : आप इनका एक्सप्लेनेशन मत दीजिए, केवल पढ़ते जाइये।

श्री सोहन पोटाई : बिलासपुर-पुणे एक्सप्रैस जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसे प्रतिदिन किया जाए। हमारे प्रदेश में दुर्ग-बिलासपुर से जम्मू-कश्मीर तक नई रेल लाइन प्रारम्भ की जाए। क्योंकि हमारे छत्तीसगढ़ क्षेत्र से भी बहुत सारे लोग जम्मू देवी के दर्शन के लिए जाते हैं। इसलिए इस ट्रेन की वहां बहुत आवश्यकता है।

मैं अंतिम बात कहना चाहता हूं कि दुर्ग-गुवाहाटी तक भी रेल लाइन की आवश्यकता है। इसलिए आपके माध्यम से मेरा रेल मंत्री जी से निवेदन है कि मेरी उक्त सभी मांगों को इस रेल बजट में सम्मिलित करने की कृपा करें।

*SK. SAIDUL HAQUE (BARDHMAN-DURGAPUR): Madam, I beg to lay my written speech on Demands for Grants for Railways 2010-11.

I do oppose the Demands for Grants for the following reasons:-

1. The Hon'ble Railway Minister has announced many projects without the sanction of the Planning Commission. Their implementation therefore is highly suspect. Last year in her budget proposal, she has made number of new projects but most of them have not been implemented so far. While the Railway Minister has made tall claims on laying 1000 kms of new railway lines, it is shocking that the action plan allocations for gauge conversion, doubling of railway lines and new rolling stock like wagons and carriages have been cut in nominal terms. In that sense, it is not far from truth to tell that the Budget speech has sought to conceal gross failures through misleading announcements.

2. In Railway travel what is more important is the safety of the passengers. Over 120 railway accidents have taken place so far during this financial year. But what we see that the allocations for the Railway Safety Fund has been cut by Rs.579

crore from last year. Over and above, one lakh seventy thousand railway posts are lying vacant out of which nearly 90000 are posts related to Railway safety.

3. On her Budget speech, the Hon'ble Railway Minister has made an unprecedented thrust towards participation in all areas in the name of P.P.P. which is not at all desirable.

At this backdrop, I would also like to make the following demands:-

1. Need to allocate more funds for early completion of Pending Railway projects, gauge conversion and doubling of lines.
2. Need to increase allocation of funds for better signaling and tele-communications in railway traffic.

---

* Speech was laid on the Table

3. Need to provide stoppage of one Rajdhani Express at Burdwan in West Bengal.
4. Need to introduce a new train between Durgpur and Howrah in E.R.
5. Need to upgrade Katwa-Ahmedpur line from narrow gauge to broad gauge in E.R.
6. Need to extend gauge conversion from Burdwan to Katwa all the line in E.R.
7. Need to install escalator at Durgapur Railway Station in E.R.

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER (PONNANI): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to make my observations on the Railway Budget. I express my heartfelt congratulations to the hon. Minister; the Ministers of State for Railways; and Indian Railways in general for the commendable performance. I would not hesitate to say that the Indian Railways is really on the fast track.

You have made certain declarations in the Budget speech. I would like to say that previously there was a gap between declaration and implementation. On the other hand, now, we are witnessing that almost all the declarations are translated into actions. Really speaking, we must congratulate the Minister because she really applied a multi-track diplomacy in this. Multi-track diplomacy means there is all-round development activities and there was no other hike in passenger tariff also. It is really a skill. This was achieved without charging any additional tariff. It is really a skill and it is an art. It is like honey bee collecting honey from the flower without giving pain to it. The Minister can deserve all the congratulations for it. There is better employee-employer relations that are maintained, and social commitment is also there in the Railways. She was saying about it in the first speech itself. It is also there that it is a success. Similarly, there are facilities for women passengers; full travel concession for cancer patients; and all these flagship programmes are there.

If we examine the development indicator, the growth in earning is 8.74 per cent; earning through goods is 8.56 per cent; passenger earning is 8.1 per cent; freight traffic growth is 7.44 per cent; and parcel earning is 18 per cent. It is really a record. One thing is there that when we are doing something substantial in the Department, then hyper-critics may say so many things. I suggest that it is better to ignore them. One remark had really hurt me. In the last Budget she was announcing a lot of things, and the next day there was a reaction from our friends on the other side, especially, our CPI (M) colleagues from Bengal. They were saying that Kumari Mamata Banerjee is making political capital out of this.

They were saying that she was aiming for the next elections in West Bengal. These kinds of funny things should not be there. There are two things. One, even if she does something for West Bengal, there is no harm in that because brothers and sisters in that State were suffering for the last 30 years. Let them have some relief through Kumari Mamata Banerjee. Why should you get annoyed on this? Even if she does not do that, you cannot unnecessarily blame a leader who is taking initiative in all kinds of things like these.

I would like to mention one important thing about social justice. When you made an announcement on social justice in employment, it was a new kind of declaration. The entire country was congratulating the Minister, and they were believing that you would be bridging that gap. As you all know, as per the most authentic report, that is, Sachar Commission, the representation of the largest minority in the country in the Railways is just 4.5 per cent; that too, 85 per cent of them are in the lower category. At page 58 and 59 of the Annual Report of the Railways, you have the details of the total number of railway employees and also the details of SC/ST representation. What about the OBCs, I would like to ask. Why there is no mention in that? I am not blaming the Minister. It is not a new thing. It is not her creation. It has been continuing for a long time. This much of discrimination is there. What I am suggesting is that steps should be taken on a war-footing to bridge this gap. I suggest that at least in the next document, you may have a column containing the details relating to the OBCs. Let the whole nation understand what exactly their position is.

Coming to Kerala, we all know that you have given a lot of consideration to this State, like new trains and other things. It is all working very well. All the trains have started running, the last one being the Duronto train. Our congratulations to you because you have given that much of consideration. In respect of dedicated freight corridor, Kerala has been ignored, not exactly ignored.

MR. CHAIRMAN : Will you please conclude now?

SHRI MOHAMMED E.T. BASHEER : I hope that you will correct it. We deserve that. Our request is quite genuine. I hope you will consider that. Similar is the case in respect of the announcement of introduction of luxury trains for tourists. Barring Kerala, where is the tourist destination? I am requesting that one luxury tourist train to Kerala should be

introduced. Similar is our genuine demand for a Peninsula Railway Zone. That also deserves due consideration. I hope the hon. Minister and her team will give due consideration to that. Similarly, a triangular railway platform at Shoranur is very much required. A Coach Factory at Palghat and Wagon Factory at Cherthala, Alleppey, should also be established and that also deserves your most important consideration. I hope you will give due consideration for that also.

At the end, I would like to mention one very important thing concerning the physically handicapped people. At page 69 of this Annual Report, it says that you are doing a lot of things for the physically handicapped persons like arrangements at the railway stations and all kinds of concessions. Previously, we had allotted STD booths for the physically handicapped persons at some selected railway stations. Now, with the use of mobiles, those booths have become irrelevant. There is no income from that and they are starving like anything. I humbly request the hon. Minister, who is having that much of compassion for the downtrodden, and for the poor sections of thee society, to find some alternative way to help them.

I do not want to take much time. I am confident that things will become a reality. All the ideas of the Ministry of Railways, I feel that you can translate all those ideas into action.

With these few words, I conclude my speech.

***SHRI A.K.S. VIJAYAN (NAGAPATTINAM) :** On behalf of the Dravida Munnerta Kazhagam and on my own behalf, I support the Demands for grants for the Ministry of Railways. At least to some extent I hope this would help the Railways to go in for completing certain pending projects and add pace to the ongoing projects.

I would like to recall and reiterate what our leader and the Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Kalaignar Karunanidhi had stated about this year's Railway Budget. He had impressed upon the need to allocate more funds and speed up the ongoing schemes and complete the long pending ones at the earliest especially to overcome the cost over run.

I would like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister to the need for the augmentation of train service pertaining to my Parliamentary Constituency. In the Railway Budget for the year 2008, it was announced that an Express Train would be introduced between Nagore and Chennai. The announcement that remains on paper which needs to be translated into action and I urge upon the Railway Minister to introduce this Express Train service immediately.

The railway link between Thiruvarur and Chennai needs to be augmented with increased service by way of introducing both morning and evening trains. Kollam Express train that was running between Nagore and Kollam was stopped when the gauge conversion works were on. Now that the express train is running between Kollam and Madurai, I request the Railway Minister to reintroduce this train to run from Kollam to Nagore.

Similar is the fate of the train running between Nagore and Mysore. This service that was affected by the gauge conversion work needs to be re-introduced. As such, Train No. 6231/6232 is running between Mayiladuthurai and Mysore. Instead of Mayiladuthurai, this train must be originated from Nagore, similarly as it was before the commencement of gauge conversion work. In order to benefit the passengers from Mayiladuthurai and Kumbakonam, a slip coach service may be resorted to by way of giving connectivity at Thanjavir Junction for the passengers from Mayiladuthurai.

In order to benefit the people from Pulivalam Village, Alivalam Village and Mangudi Village, the kacha road between Thiruvavur Old Railway Station and New Railway Office may be renovated and relaid. This may benefit the rail passengers to reach the railway station easily.

In this year's budget, through a new scheme, certain stations have been selected to be converted as Adarsh Stations or Model Stations. Of the 94 stations selected for enhancement of passenger comforts, facilities, ambience and aesthetics, Thiruvarur, one of the ancient towns in Tamil Nadu has been selected. It will go a long way in facilitating the passengers of this Station.

At this juncture, I would like to point out an important town-junction of renowned pilgrim centers of all the three major religions of India. The Thirunallar and Sikkal Temples near Nagapattinam has Shrine Velankanni and world famous Nagore Dargah in their neighbourhood. They draw pilgrims from several parts of the world. Nagapattinam which can boast of this unique conglomeration of pilgrim centers of various religions is also an emerging industrial town with an ancient port and the coming up of modern industrial projects by the ONGC. Hence I urge upon the Railway Minister to consider including Nagapattinam also in the scheme meant for setting up of Adarsh Stations. I wish the Railway Minister concedes to my request to make Nagapattinam Station also an Adarsh Station at the earliest to benefit the people of this area and also the pilgrims thronging from all over.

Even after the safety and security clearance from the authorities concerned about the safety of the completed gauge conversion between Mayiladuthurai and Nagore, the train services are yet to be re-introduced. I understand this long delayed project is still pending even after its completion two years back. Hence I urge upon the Railway Minister to commence rail operation between Mayiladuthurai and Nagore so that we can restore the Main Line operations between Chennai and Southern Districts via Cauvery Delta Region.

A New Railway Line project linking Nagapattinam-Thirukuvalai-Thiruthuraipoondi is still lying on paper and it must be cleared for completion. I urge upon the Minister to allocate sufficient funds and take up the project at the earliest.

Thiruvarurur-Karaikudi gauge conversion work is pending and comes in the way of resuming the traditional main line traffic between Chennai and Rameshwaram. Hence I urge upon the Minister to be kind enough to restore the past glory of rail service in this area, which would give a face lift to the industrialization in my Nagapattinam Parliamentary Constituency.

Gauge conversion work between Thiruthuraipoondi and Agasthianpalli may kindly be taken up at least now when we are commemorating the Salt Satyagraha Movement as this route covers Vedaranyam.

Shencottah Fast Passenger which used to cover Thanjavur-Mayiladuthurai in the Main Line section used to be a popular train among the lower middle class sections of the society. I urge upon the Railway Minister to restore this Fast Passenger Train that will come as a boon to the poor sections of the society.

Train No. 669 between Tiruchirapalli and Bangalore may kindly be provided with connectivity to Nagore.

Now we have only Kamban Express that caters to the need of the traveling public from Nagore to go to Chennai. I would like to implore upon the Railway Minister to consider operating Cholan Express through this route so that the benefits will be doubled.

Sirkazhi Town is a Taluk Headquarters and the Sirkazhi Station used to have a stoppage for all the Chennai bound trains. Now it has been announced that this Station that comes between Mayiladuthurai and Villupuram Section may not have a stoppage. Considering the traditional importance of this Town, a stoppage may be provided for all the trains passing through Sirkazhi.

Similarly, Koradacherry between Thiruvarur and Thanjavur Section may also be provided with a stoppage considering the public demand.

Expressing my thanks, let me conclude.

I

*SHRI PRASANTA KUMAR MAJUMDAR (BALURGHAT) : At the outset I thank Hon. Railway Minister for providing New-Jalpaiguri-Balurghat intercity express. Along with that I have a request to make to Hon. Minister – the train which comes to Kolkata from Balurghat thrice a week should run daily and it should start at 6.30 am instead of 4.55am.

Now, I would like to humbly mention a few points. Every year we find that Railway Ministers announce scores of projects and schemes without properly chalking out the vision. It is often seen that even without the sanction of the Planning Commission, the projects are declared. Thus nobody knows where the resources would come from for completion of the projects. More than 81,000 crores of rupees are required to finish all the projects which have already been announced over the years. Once I had asked a question regarding this and got this reply. But where is the money? Infact I was very patiently listening to Mr. Sudip Bandyopadhyay's speech when he was quoting some figures but I think that these statistics are faulty. This is because revenue will not be generated as expected. The same story was to be found last year also. In 2007-08, revenue generated from freight charges and passenger fares was very low. This year it is going to be even lower. Prices of petrol and essential commodities have risen steadily leading to more and more loss of revenue. How can the Railways earn? Hon. Railway Minister was aware of this. Therefore she has asked the corporate sector to join hands with the Railways and has moved towards the Public Private Partnership mode, so that development can be brought about. In her vision 2020 she has mentioned that 20,000 or 25,000 more railway tracks will be laid. But since independence, we have experienced that not more than 180 km of tracks have ever been laid. Thus, this is the ground reality which raises numerous questions.

---

* English translation of the speech originally delivered in Bengali.

However, it must be appreciated that Hon. Minister has kept her promise of introducing all the trains which she has announced in her Budget speech. She has also not increased the freight charges or the passenger fares. Thanks to her for this. But on the other hand, there are a number of projects which are still pending like the Adra Power Project, Majherhat Project, Dankuni Project, Burn Standard Wagon Factory or the international standard model stations. Guage conversion work has not been done; safety and security of passengers have also been mostly overlooked. Number of coaches has to be increased and the trains should meticulously follow the timetable. Kindly go to any big station of the country and you will see that, the mail trains, express trains or the passenger trains - all are over crowded. People face huge difficulties in travelling by the these trains. There is no space to even properly stand. Passenger amenities are next to nothing. People do not get tickets or reservation even through Tatkal Scheme after paying Rs.50 extra. If you cannot provide amenities and facilities to the travellers, no development can come about. Mr. Sudip Banerjee was saying that Railways is one of the biggest organizations in the country and thus there might be certain coordination lapses. But we see that now it is roping in many other enterprises and organizations. So there is a greater need of better co-ordination. Railway department is trying to combine health, education agriculture more and more. Thus if there is lack of coordination then the entire system will be derailed.

I will conclude by saying that I have a very small area to cater to. Only 6 stations are there. Barring Balurghat & Muniapur, there is no proper facility in other station. To develop the area, 1000 crores are required but only 2 crores have been sanctioned. This amount is not adequate. So the minister should look into it.

I had much to say but due to paucity of time I thank you and conclude my speech.

श्री राजाराम पाल (अकबरपुर): महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। इस रेल बजट पर सत्ता पक्ष और विपक्ष के माननीय सदस्यों के भाषण को मैंने सुना है। मैं कोई लम्बी-चौड़ी बात करने नहीं आया हूं, केवल एक ही बात करने आया हूं कि विकास शाश्वत प्रक्रिया है, जो भी रेल मंत्री आएगा, कुछ नई ट्रेनें, कुछ नहीं सुविधाएं, कुछ नये ट्रैक लेकर आएगा। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि रेल भाड़ा एवं माल भाड़ा न बढ़ाया जाए। यदि सुविधा नहीं बढ़ाई जा रही है तो माल भाड़ा और रेल भाड़ा बढ़ाने से कोई फायदा नहीं है। मैं कोई नई ट्रेन मांगने नहीं आया हूं, मैंने पिछली बार भी कहा था कि अकबरपुर कानपुर देहात का पिछड़ा इलाका है, वहां रूरा स्टेशन है, जिसे मॉडल स्टेशन घोषित करने की मैंने मांग की गई थी। इसके अलावा कानपूर-दिल्ली मार्ग में रोशनमऊ हाल्ट था, जहां टिकट की बिक्री हुआ करती थी। 20 किलोमीटर से आकर लोग पैसेंजर गाड़ियों में चढ़ते थे और कानूपर जाकर अपना जरूरी कार्य एवं व्यापार करके वापस जाते थे। लेकिन उसको बंद कर दिया गया है। मैं किसी एक्सप्रेस ट्रेन के ठहराव की मांग नहीं कर रहा हूं, मैं चाहता हूं कि पैसेंजर ट्रेन जो रोशनमऊ स्टेशन पर रूका करती थीं, उसका पुनः ठहराव किया जाए। चूंकि 25 किलोमीटर से चलने वाले यात्री जो कि रूरा स्टेशन आकर चढ़ते हैं और यदि रात के दस बजे उतरते हैं तो उनके लिए जाने का कोई साधन नहीं होता है, जिससे उन्हें विशेष असुविधा होती है, लोग इससे आक्रोश में हैं और ट्रैक जाम करने के लिए तैयार हैं। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हमारे यहां के ऐतिहासिक स्थल बिठूर से एक ट्रेन चला करती थी, उसको ब्राडगैज करके पुनः रेल चलाने का अनुरोध किया था। श्री लालू प्रसाद जी ने उसका उदघाटन भी किया था। उस उदघाटन पत्थर पर जनता ने गोबर फेंक दिया है, जिसके कारण से उदघाटन करने वाले का नाम भी नहीं पढ़ा जा सकता है।

महोदय, मेरे क्षेत्र में कल्याणपुर में एक फ्लाईओवर की बहुत आवश्यकता है। माननीय रेल मंत्री जब कानपुर गई थीं तो उन्होंने वहां घोषणा की थी कि कल्याणपुर फ्लाईओवर बनाने का काम किया जाएगा। मैं एक दुर्घटना का जिक्र करना चाहता हूं, हमारे क्षेत्र की कानपुर-फरुखाबाद लाइन के अनमैन क्रासिंग पर एक दुर्घटना में नौ लोग मारे गए थे। मंत्री जी ने उन पर कृपा करते हुए उन्हें दो लाख रूपये मुआवजा देने की घोषणा की थी, लेकिन उनमें से एक परिवार के दो व्यक्तियों की उस दुर्घटना में मृत्यु हो गई थी, लेकिन रेलवे ने उन दो मृतकों को केवल एक का मुआवजा दिया है। मैं लम्बी-चौड़ी बात न कहते हुए केवल यही कहना चाहता हूं कि कानपुर से देवियापुर के लिए मेमो ट्रेन चला दें या लखनऊ-कानपुर इंटरसिटी को देवियापुर तक बढ़ाया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री नृपेन्द्र नाथ राय (कूच बिहार): सभापति महोदय, सन् 2010-11 रेल बजट पर बहुत सारे माननीय सदस्यों ने चर्चा की, इसलिए मैं इस पर ज्यादा समय नहीं

लूंगा। मैं सारे देश की बात नहीं करूंगा, अपनी कांस्टीटयूंसी कूच बिहार के बारे में बोलूंगा। वेस्ट बंगाल के दो हिस्से हैं - एक उत्तर बंगाल और दूसरा साऊथ बंगाल। हमारे एरिये से टीटी-10 कूच बिहार से सियालदा आती है और यहां आने में उसे 18 घंटे का समय लगता है। वहां कोई पेंट्री कार नहीं है, इसलिए आप वहां यात्रियों के लिए पेंट्री कार चालू करें।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बताना चाहता हूं कि दिनाटा में एक एक्सप्रेस ट्रेन चालू करें। कूच बिहार से कोलकाता आने के लिए 18 घंटे का समय लगता है। बंग्लादेश हमारा पड़ौसी देश है, भिदालदा में पुरानी रेल लाईन है। आप पड़ौसी बंग्लादेश से बात करके वहां रेल लाईन चालू कराएं तो आठ-दस घंटे में कोलकाता आ सकते हैं। दिनाटा कल्टीवेशन इलाका है, वहां आजादी से पहले ही रेलवे का बापर गोडाउन पब्लिक की सुविधा के लिए चालू था, जो अब बंद है। दिनाटा में बापर गोडाउन के लिए एक मालगाड़ी चालू करें।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह भी कहना चाहता हूं कि सन् 1999-2000 में मालबाजार से चांग्राबंदा के लिए 40-50 करोड़ रुपए खर्च करके एक पैसेंजर रेल चालू की थी, लेकिन वह एक साल चलने के बाद बंद हो गई। वहां रेल न चलने के कारण ट्रेक की चोरी हो रही है, कृपया उस लाईन को भी चालू करें। NTP से नई कूच बिहार तक डबल लाइन बनाना चाहिए और घोशाडंगा स्टेशन को कम्प्यूटरीकृत करना चाहिए ।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री राजू शेट्टी (हातकंगले): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। बहुत सालों से पश्चिम महाराष्ट्र की मांग रही है कि कोल्हापुर को कोंकण से जोड़ने वाली एक नई रेल लाइन बनाई जाए। यह सिर्फ 70 किलोमीटर की दूरी है। कोल्हापुर को कोंकण से जोड़ने के बाद, खासकर पश्चिमी महाराष्ट्र में उत्पादित होने वाली चीनी, दूध, अन्य दूध उत्पाद, दूध का पाउडर, गारमेंट्स, सब्जी और फल एक्सपोर्ट करने के लिए हमें कोंकण बहुत नजदीक पड़ता है, लेकिन बहुत समय से मांग करने के बावजूद हमारी यह मांग अभी तक पूरी नहीं हुई है।

सभापति महोदय, हमारी कोल्हापुर-पुणे, डबलिंग और इलैक्ट्रीफिकेशन करने की मांग भी है। इस पर मंत्री महोदया ने कुछ विचार नहीं किया। हमने अपने क्षेत्र में कुछ ओवरब्रिज बनाने की भी मांग की है जैसे कोल्हापुर,इचलकरंजी, अतिग्रेव, जयसिंहपुर, नेपानी, मिरजरोड, जो इंटरस्टेट रोड है, मिरज पर और पलुषी कराड़ जाने वाली रोड पर एक ओवरब्रिज मांगा है। हमारी इस मांग पर भी मंत्री महोदया ने कोई ध्यान नहीं दिया है। पुणे से एक दूरन्तो रेलगाड़ी तो शुरू हो गई है, लेकिन हमारी डिमांड है कि वह कोल्हापुर से शुरू हो जाए और पुणे में स्टॉपेज हो तथा वहां से दिल्ली आए। इस प्रकार से किया जाएगा, तो कोल्हापुर यानी विशेष रूप से पश्चिम महाराष्ट्र से दिल्ली आने की सुविधा लोगों को प्राप्त हो सकती है। मैं संक्षेप में इन्हीं मांगों को रखकर अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री सतपाल महाराज (गढ़वाल): सभापति जी, मुझे दुष्यन्त की कुछ पंक्तियां याद आ रही हैं-

" पीर पर्वत सी पिघलनी चाहिए

इस रेल मंत्रालय से कोई गंगा निकलनी चाहिए

मेरे सीने में न सही, तो तेरे सीने में ही सही

कहीं भी आग, लेकिन आग जलनी चाहिए

सिर्फ हंगामा करना मेरा मकसद नहीं,

यह कोशिश है कि सूरत बदलनी चाहिए। "

मैं मंत्री महोदया को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने उत्तराखंड की शक्ल को बदला। वहां के लिए विकास की रेलवे लाइन को स्वीकृत किया।

मैं यू.पी.ए. की चेयरपर्सन, श्रीमती सोनिया गांधी और हमारे प्रधान मंत्री, डॉ. मनमोहन सिंह जी को और हमारे युवा सांसद, राहुल गांधी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जिन्होंने ऋषिकेश-कर्णप्रयाग की रेलवे लाइन को स्वीकृत कर के आम आदमी को राहत दी है। आज देश का और उत्तराखंड का आम आदमी प्रसन्न है। आम आदमी आज बद्रीनाथ की यात्रा, केदारनाथ की यात्रा, हेमकुंड साहब की यात्रा, गोविन्द धाम की यात्रा आसानी से कर सकता है। यू.पी.ए. सरकार ने यह बहुत बड़ा काम किया है। मैं इसके लिए ममता बैनर्जी की को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं। उत्तराखंड की जनता की तरफ से धन्यवाद देना चाहता हूं और उत्तराखंड की जनता यह मांग कर रही है कि वह जल्दी से जल्दी इसका शिलान्यास करें और विकास की गंगा हमारे उत्तराखंड के अंदर बहाएं।

महोदय, इसके साथ-साथ मैं यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे के अंदर बायलौजीकल टॉयलेट्स लगने चाहिए। हमारे देश के अंदर हाईस्पीड ट्रेनों का निर्माण होना चाहिए और हमारी ट्रेनें डबल डैकर होनी चाहिए। वैसे भी आपने देखा होगा कि जब जनता बढ़ जाती है, तो वह ट्रेन के डिब्बों के ऊपर चढ़ जाती है। अगर डबल डैकर ट्रेनें होंगी, तो उनसे हमारे देश के अंदर बहुत ज्यादा लोग यात्रा कर सकेंगे। हमारे देश के अंदर वरनैकुलर रेलवे का विस्तार होना चाहिए और जो हमारे मेघालय, सिक्किम यानी सैवन सिस्टर स्टेट्स हैं, वे भी रेलवे से कनैक्ट होनी चाहिए, ताकि रेलवे की लाइन जहां जाएगी, वहां दिल मिलेंगे, देश मजबूत होगा और हमारा देश आगे बढ़ेगा। इन्हीं शब्दों के साथ, जो हमारी रेल मंत्री जी ने टनकपुर-चांगेश्वर रेल लाइन का सर्वे कराया, उसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं।

श्री महेन्द्रसिंह पी. चौहाण (साबरकांठा): आदरणीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट तथा उसकी अनुदानों की मांगों पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

आप जानते हैं कि रेल विकास की धरोहर है। पूरा देश चाहता है कि अपने क्षेत्र में विकास हो और यह विश्वास तथा एकता की प्रतीक है। मैं ज्यादा नहीं बोलना चाहता हूं। आदरणीय ममता जी ने जो बजट पेश किया है, मैं उसका विरोध नहीं करता, लेकिन गुजरात और विशेषरूप से उत्तरी गुजरात की बहुत उपेक्षा की गई है और उसके साथ अन्याय किया गया है। मैं यदि अपने क्षेत्र की बात कहूं, तो मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वह बिलकुल आदिवासी, दलित और ओ.बी.सी. वाला क्षेत्र है। वहां तो ऐसे लोग भी हैं, जिन्होंने रेलगाड़ी भी नहीं देखी है। आज वहां से हमें दिल्ली या मुम्बई जाना हो, तो महसाणा, अहमदाबाद या आबू रोड, कम से कम 150-200 किलोमीटर दूर जाकर वहां के लिए ट्रेन पकड़नी पड़ती है। जब मुझे भी संसद में आना होता है, तो मुझे भी 150 से 200 किलोमीटर दूर आना पड़ता है और तब वहां से ट्रेन पकड़ता हूं। हमारा जो इलाका है, वह काफी पिछड़ा है। इसलिए मेरी मांग है कि केन्द्र सरकार जो बी.आर.जे. ब्रांच देती है, उसमें हमारा समावेश हुआ है। इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं कि हमारा क्षेत्र कितना पिछड़ा हुआ है। मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं कि अहमदाबाद-केफम्बा जो रेल है, जो बहुत पुराने समय से मीटरगेज है। उससे अहमदाबाद से खेडब्रम्हा पहुंचने में पांच घंटे लगते हैं।

अगर वाया रोड जाएं, तो दो घंटे में पहुंचते हैं। कोई उसमें बैठने को तैयार नहीं है। हमारी मांग है कि उसका आमान परिवर्तन करके खेडब्रम्हा से अंबाजी होकर आबूरोड के साथ ज्वाइंट किया जाए, तो हमें दिल्ली का नया मार्ग मिलेगा। उसके साथ अहमदाबाद, उदयपुर जो रेल लाइन है, उसके आमान परिवर्तन की मांग आदरणीय मंत्री जी ने मंजूर तो की है, लेकिन कुछ काम नहीं हुआ है। हमारी मांग है कि जो मंजूर किया है, उसका काम शुरू किया जाए और साथ ही मौड़ासा-कपरवन्ज नडियाद जो रेलवे है, मौड़ासा से शामलाजी को ज्वाइंट किया जाए, तो देश को दिल्ली से मुंबई का एक नया ट्रैक मिल सकता है। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करता हूं कि जो मेरी मांगें हैं, उन पर विचार किया जाए।

* **श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज):** महोदय, भारत में रेल आम आदमी के यातायात का प्रमुख साधन है। आज भारत में प्रत्येक दिन 8 करोड़ यात्री रेलवे से ही

एक जगह से दूसरी जगह जाते हैं। 70000 किलो मीटर पर रेलवे यात्रियों को एक जगह से उनके गंतव्य स्थान तक ले जाने का काम करती है। सबसे ज्यादा उत्तर प्रदेश के यात्री भारत के विभिन्न स्थलों पर जाते हैं। पूर्वी उत्तर प्रदेश के ग्रामीण अंचलों से प्रत्येक दिन मुम्बई महाराष्ट्र, कोलकाता, चैन्नई, दिल्ली एवं अहमदाबाद मजदूरी एवं नौकरी करने जाते हैं। आज भी देश के महानगरों में सबसे ज्यादा व्यक्ति उत्तर प्रदेश के पूर्वी हिस्से से सफर करते हैं। इसके बावजूद पूर्वी उत्तर प्रदेश के नॉर्थ ईस्ट रेलवे का विकास अन्य क्षेत्र के रेलवे के अपेक्षा विकास की दृष्टि से कम काम हुआ है। उत्तर पूर्व रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है। गोरखपुर से लखनऊ दिल्ली प्रति दिन सबसे ज्यादा लोग जाते हैं।

गोरखपुर, लखनऊ के रेलवे लाइन का दोहरीकरण का कार्य कई वर्ष पूर्व स्वीकृत हो चुका है, लेकिन दोहरीकरण के काम की प्रगति इतनी धीमी है कि अभी तक अनिश्चय की स्थिति बनी हुई है। जबकि रेलवे लाइन का उपयोग शत प्रतिशत उपयोग हो रहा है। शत प्रतिशत से अधिक उपयोग होने के कारण यात्रियों का इतना दबाव बढ़ गया है कि जब तक लाइन का दोहरीकरण नहीं होगा तब तक यात्रियों की सुविधाओं का विस्तार नहीं होगा। उत्तर प्रदेश से उत्तरांचल अलग होने के बाद पर्यटन की दृष्टि से केवल उत्तर प्रदेश में बुद्ध सर्किट ही बचा है। गौतम बुद्ध के मानने वाले दुनिया के पर्यटक अब पूर्वी उत्तर प्रदेश के गौतम बुद्ध के जन्म स्थान पिपरहवा कपिलवस्तु, सिद्धार्थनगर, कुशीनगर, सारनाथ, श्रावस्ती आदि प्रतिदिन हजारों की संख्या में आते हैं लेकिन गोरखपुर से गोण्डा, जो अभी तक छोटी लाइन है और वो लाइन आठ वर्ष पूर्व बड़ी लाइन करने हेतु रेलवे ने स्वीकृत किया था। लेकिन अभी तक लगभग 200 किलोमीटर की लम्बाई में मात्र गोरखपुर आनन्द नगर 30 किलोमीटर रेल लाइन बड़ी लाइन में परिवर्तित हो पाई है। आनन्दनगर से गोण्डा अभी तक छोटी लाइन ही है, जिसके कारण वहां की जनता को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। जबकि यह रेलवे बुद्ध सर्किट पर पड़ता है। बुद्ध के मानने वाले यात्री भी इसी रेलवे लाइन पर सफर करते हैं। नेपाल के समानान्तर भी आनन्दनगर से गोण्डा वाया सिद्धार्थनगर, बलरामपुर होकर गुजरती है। नेपाल से आने वाले बड़ी संख्या में नेपाली इसी रेल लाइन से सफर करते हैं। इसके महत्व को देखते हुए गोरखपुर, आनन्दनगर, सिद्धार्थनगर एवं गोण्डा तक के रेलवे लाइन को समयबद्ध

---

* Speech was laid on the Table

बड़ी लाइन में परिवर्तित करना आवश्यक है। उस पर धन को प्रचुर मात्रा में आबंटित करके आमान परिवर्तन का काम पूरा करना चाहिए। पिपरहवा कपिलवस्तु से नौगढ, बांसी, सधौली बस्ती तक ममता रेल मंत्री जी ने नई रेलवे लाइन के सर्वेक्षण के लिए पिछले दिनों रेल बजट में घोषणा की है। अभी तक उस काम का सर्वे शुरू नहीं हुआ है जबकि 27 लाख रूपया उस पर आबंटन हो चुका है। नौगढ, सिद्धार्थनगर एवं बस्ती रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन बनाने का भी निर्णय अपने बजट भाषण में उल्लेख किया था। लेकिन अभी तक आदर्श स्टेशन बनाने का काम अभी तक प्रारंभ नहीं हुआ।

रेल मंत्री ममता जी का ध्यान पूर्व में किए गये एक सर्वेक्षण की ओर आकृष्ट करना चाहता हूं। वह सर्वेक्षण बहराइच/बलरामपुर, उतरौला, डुमरियागंज, बासी, मेहंदवाल, सहजनवा होते हुए गोरखपुर तक नई रेलवे लाइन के लिए हुआ था। लेकिन इतने वर्षो के बाद भी अभी तक सर्वेक्षण के बाद नई रेलवे लाइन के बिछाने का काम प्रारंभ नहीं हुआ, जिसके कारण वहां के लोगों में आक्रोश है। जनता समय-समय पर आंदोलन भी कर रही है। यहां तक इन क्षेत्रों के अदालतों के अधिवक्ताओं में भी आक्रोश है, जबकि उक्त नई रेलवे लाइन के बन जाने से कई जनपद बहराइच बलरामपुर, डुमरियागंज (सिद्धार्थनगर), मेहरावल (संत कबीर नगर) एवं गोरखपुर जिलों के जनता को आवागमन के लिए काफी सुविधा हो जायेगी। लेकिन पूर्व में किये गये सर्वेक्षण को ठंडे बस्ते में डाल दिया गया है। अतः वहां की जनता की आवश्यकताओं को देखते हुए तत्काल उक्त रेल लाइन के बिछाने का काम प्रारंभ करके जनता की आकांक्षाओं को पूरा किया जाना चाहिए। ममता जी ने पहली बार रेलवे के 14 लाख परिवारों की सुविधाओं का भी ख्याल रखा है। रेल कर्मचारियों के लड़के को डाक्टर एवं पारा मेडिकल कोस में दाखिला मिल सकेगा। रेलवे के खाली जमीनों पर नये मेडिकल कालेज, मेडिकल डायग्नोस्टिक सेंटर, मॉल, मल्टी फंक्शनल कॉम्पलेक्स का काम भी प्राइवेट पब्लिक पार्टनरशिप (ppp) में रेल विभाग शीघ्र ही पूरे देश में जाल बिछाया जायेगा। रेल विभाग ने पहली बार रेल यात्री को आवागमन के साथ साथ कल्याणकारी योजनाओं को भी प्रारंभ करने का काम करेगा। पहली बार रेलवे बिजली उत्पादन के क्षेत्र में प्रवेश करेगा। पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर पूर्वी उत्तर प्रदेश का मुख्यालय है। गोरखपुर में काफी जगह रेलवे के लिए खाली पड़ी है। वहां एक मेडिकल कॉलेज गोरखपुर में बनाया जाना चाहिए। सिद्धार्थनगर में जो एक उत्तर प्रदेश का पिछड़ा जनपद है वहां अभी भी स्वास्थ्य सुविधाओं का काफी अभाव है। सिद्धार्थनगर का मुख्यालय नौगढ रेलवे स्टेशन है, वहां रेलवे की जमीन भी खाली पड़ी है। अतः वहां की जनता एवं यात्रियों की सुविधाओं को देखते हुए एक मेडिकल डायग्नोस्टिक सेंटर की स्थापना रेलवे को करना चाहिए। गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, गोंडा रेलवे लाइन पर मुम्बई एवं दिल्ली के लिए नई ट्रेन चलाने की आवश्यकता है क्योंकि उक्त क्षेत्र के बड़ी संख्या में लोग बाहर रोजगार एवं व्यवसाय तथा मजदूरी के लिए जाते हैं। गोरखपुर एक प्रमुख स्टेशन होने के कारण, जहां से पूर्वी उत्तर प्रदेश एवं पश्चिमी बिहार के काफी बड संख्या में दिल्ली एवं मुम्बई प्रतिदिन जाते हैं। इसके बावजूद अभी तक गोरखपुर से दिल्ली एवं मुम्बई के लिए एक-एक दुरन्तो नई ट्रेन चलाने की मांग करता हूं। क्योंकि सबसे जयादा यात्री यहां से बाहर जाते हैं।

ममता जी स्वाभाविक है कि जब आम आदमी के लिए सबसे कम खर्चे में रेल का आवागमन होता है तो सबसे ज्यादा मार्ग भी रेलवे विभाग से ही होगा। एक तरफ मंत्री जी बधाई के पात्र हैं कि वह कई वर्षो से रेल के किराये में कोई भाड़ा वृद्धि नहीं की है। उसी तरह माल भाड़ा में भी कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है। इसके बावजूद रेल में सुविधाओं की लगातार वृद्धि हो रही है, जहां से पूरे देश की मांग आपसे रेल सुविधाओं में कर रहे हैं, वहां आपके लिए कठिन है कि कहां-कहां कितना बजट दिया जाये। इसके लिए भविष्य में रेलवे के एक प्रतिपादित सिद्धांत जिसकी जितनी हिस्सेदारी उसकी उतनी भागीदारी। अर्थात जिस क्षेत्र में रेलवे की आमदनी सर्वाधिक हो, वहां विकास के लिए भी अधिक पैसा खर्च होना चाहिए। जहां से आमदनी कम हो वहां कम खर्च होना चाहिए। व्यवहारिक दृष्टिकोण से रेलवे अपने प्रोजेक्ट को इस आधार पर निर्णय नहीं लेती है बल्कि राजनैतिक निर्णयों के आधार पर नई रेलवे लाइन/ आमान परिवर्तन / रेलवे दोहरीकरण आदि का काम करने का निर्णय लिया जाता है, जिसके कारण द्रलित क्षेत्र और पिछड़ते जाते हैं तथा जो विकसित क्षेत्र हैं वह और विकसित होता जा रहा है। अंत में मैं प्रस्तुत रेलवे बजट का समर्थन करता हूं।

श्री राज बब्बर (फ़िरोज़ाबाद): सभापति महोदय, समय की सीमा को ध्यान रखते हुए, मुझे दो मिनट का समय मिला है। मैं यूपीए सरकार, यूपीए चेयरपर्सन सोनिया जी, प्रधानमंत्री मनमोहन सिंह जी और युवा नेता राहुल गांधी जी के आम आदमी की सुविधा के लिए प्रयास, आम आदमी के लिए जो निर्देश नीति बनी है, उसमें ममता जी ने इस तरह से अपनी क्रांतिकारी बजट की स्पीच को पेश किया, उससे प्रभावित होकर मैं सिर्फ यही कहना चाहता हूं कि मैं ही नहीं, बल्कि आज सारा देश उनको धन्यवाद दे रहा है। वे बधाई की पात्र हैं। रेल का जो मूलमंत्र है कि रेल आम आदमी के लिए है। रेल आम आदमी के जनजीवन और उसके विकास के लिए है। बहुत वर्षों से मेरे क्षेत्र में, दीए के नीचे रोशनी नहीं थी, दीए के नीचे अंधेरा नजर आ रहा था, लेकिन इस बार कुछ नजर आ रहा है कि बहुत सारी ट्रेनें, जो

उत्तर प्रदेश में तीर्थ के नाम पर, जन्मभूमि के नाम पर, कर्मभूमि के नाम पर ....

सभापति महोदय : राज बब्बर जी, दीए के नीचे हरदम अंधेरा होता है।

श्री राज बब्बर : लेकिन इस बार नहीं हुआ। पहली बार ऐसा हुआ कि दीए की रोशनी, उसकी लौ लहलहाने लगी है, मुझे यह नजर आ रहा है, उस लहलहाट के अंदर, उस लौ के अंदर जो आम आदमी के लिए एक हवा चली है, उसमें अब रोशनी की लौ भी हिलने लगी है और हिलते-हिलते नीचे रोशनी आनी शुरू हो गयी है। मुझे उम्मीद है कि जिस तरह से मेरे क्षेत्र में 25 साल से कोई विकास नहीं था, लेकिन इस बार जो बहुत सारी ट्रेनें चल रही हैं और माननीय रेल मंत्री जी ने हमारे क्षेत्र के अंदर तीन ओवरब्रिज, आरओबीज को सैंक्शन किया। मेरी प्रार्थना है कि उनको सैंक्शन करने के साथ-साथ उनका पैसा भी आबंटित हो गया है, उसका नाम कह दिया गया है, लेकिन आप प्रदेश सरकार से उसको शीघ्र कराने की कोशिश करें। वर्षों से वहां मांग चली आ रही है।

महोदय, मेरा क्षेत्र आलू और लहसुन का क्षेत्र है। वर्ष 1985 और 1989 के अंतर्गत, जब राजीव गांधी जी प्रधानमंत्री थे, माधव राव सिंधिया जी रेल मंत्री थे, उन्होंने वर्ष 1989 में एक सर्वे कराया था और वह सर्वे साउथ से नार्थ को जोड़ने का था यानी ग्वालियर से लेकर शाहजहांपुर तक रेल लाइन का एक सर्वे हुआ था। उस वक्त की सरकार के जाने के बाद किसी के द्वारा उस पर काम नहीं हुआ, जिसकी वजह से मेरे क्षेत्र में जो चार लाख वोटर हैं, उनका पूरा क्षेत्र रेल से वंचित है। अगर सर्वे को दोबारा से सामने लाया जाता है तो जसराणा क्षेत्र, शाहजहांपुर क्षेत्र, टूण्डला क्षेत्र, फतेहाबाद क्षेत्र, ग्वालियर से लेकर रेल का जो एक ट्रैक है, अगर वह बन जाता है, तो मुझे उम्मीद है कि जिस तरीके से सारे भारत को जोड़ने का काम ममता जी ने किया है, अगर यह क्षेत्र जुड़ जाता है, तो इस क्षेत्र से हमारे निर्यात में फर्क पड़ता है, हमारे किसानों को फर्क पड़ता है। जो लहसुन सबसे ज्यादा उम्दा किस्म का होता है, वह जसराणा क्षेत्र में होता है। मेरा एक क्षेत्र सिरसागंज है, यहां पूरापूरी विधानसभा क्षेत्र है, इसमें कोई ट्रेन नहीं रूकती है, मामूली छोटी-छोटी ट्रेनें रूकती हैं। मैंने विनती की है, क्योंकि पहले जिस वक्त मंत्री महोदय को हम लोगों को यह देना था, उस वक्त मैं इस सदन में नहीं था। फिरोजाबाद जो सांसद रहित रहा था, जिसकी वजह से वह अपनी बात नहीं कह पाया। आज फिरोजाबाद में कांग्रेस का प्रत्याशी है, कांग्रेस का प्रतिनिधित्व है और मैं चाहता हूं कि ममता जी उस चीज को जरूर ध्यान में रखें कि हमारे क्षेत्र के अंदर आलू और लहसुन ऐसी किस्म का होता है, जो बहुत ही उम्दा है। इसकी सारे देश के अंदर और विदेश के अंदर जरूरत पड़ती है।

मैं एक विनती करना चाहूंगा कि हमारे यहां मुगलसराय के बाद जो सबसे बड़ा जंक्शन है, वह टुंडला जंक्शन है। मुझे उम्मीद है कि ममता जी जब दिल्ली आती होंगी, तब टुंडला में चाय जरूर पीती होंगी। ऐसा कभी नहीं हुआ होगा कि उन्होंने टुंडला में चाय नहीं पी होगी। ...(<u>व्यवधान</u>)

सभापति महोदय : राज बब्बर जी, राजधानी टुंडला में नहीं रुकती।

श्री राज बब्बर: मैं इसलिए कहना चाह रहा था कि इतनी तेज ट्रेनें आ गई हैं। तेज चलने वालों के लिए हवाई जहाज हैं, आम आदमी के लिए ट्रेनें होनी चाहिए। मुझे इस बात को कहते हुए गर्व है कि मैं रेल परिवार से तीन पीढ़ियों से जुड़ा हुआ हूं।...(<u>व्यवधान</u>) तीन पीढ़ियों से जुड़े होने का मतलब मैं समझ सकता हूं कि रेल का महत्व क्या है और टुंडला जंक्शन का महत्व क्या है। अगर वहां राजधानी और शताब्दी जैसी ट्रेनें रुकती हैं तो केवल क्षेत्र को फायदा नहीं होता, लोकल टूरिज़्म को फायदा होता है।...(<u>व्यवधान</u>) आगरा टुंडला से सिर्फ 18 किलोमीटर दूर है। ...(<u>व्यवधान</u>) वहां के लिए कोई भी ट्रेन नहीं है जो कोलकाता से सीधी आती हो। फिरोजाबाद क्षेत्र हिन्दुस्तान का, एशिया का सबसे बड़ा कांच का क्षेत्र है। वहां पर ग्लास इंडस्ट्री है। लेकिन आज तक वहां किसी तरह की कोई सुविधा नहीं दी गई।...(<u>व्यवधान</u>) चूड़ियां बहुत लोगों को पहना दी गई हैं। अगली बार और पहनाने की कोशिश करेंगे।...(<u>व्यवधान</u>) ममता जी हमारे क्षेत्र को, जो बिल्कुल केन्द्र बिन्दु है, उस केन्द्र बिन्दु को, हमारे टूरिज़्म को, वहां के व्यवसाय को जोड़ने का काम करेंगी और मुझे उम्मीद है कि वे करेंगी क्योंकि उनका आश्वासन मुझे पहले भी मिला है।...(<u>व्यवधान</u>) इससे पहले भी किसी भी क्रान्तिकारी लड़ाई में हमेशा साथ दिया, यह भी अपने आप में एक क्रान्ति होगी। मैं आपका बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे दो मिनट बोलने का समय दिया।

सभापति महोदय : दो मिनट नहीं, आपने बहुत ज्यादा समय लिया है। मैं इसलिए नहीं बोल रहा था क्योंकि मुझे लग रहा था कि मैं कोई पिक्चर देख रहा हूं। मैं इसलिए चुपचाप था।

ओश्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): महोदय, मैं आपके माध्यम से रेलवे बजट के संबंध में रेल मंत्री कुमारी ममता बनर्जी से सम्मिलित करने की मांग करता हूं ।

1. बीकानेर संसदीय क्षेत्र का अनूपगढ़ क्षेत्र रेल लाईन से अछुता है । यह क्षेत्र पाकिस्तान सीमा से सटा हुआ है । सामरिक दृष्टिकोण से महत्व का क्षेत्र होने के कारण सेना द्वारा भी अनूपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला रेलवे लाईन के निर्माण की माँग की जाती रही है । इस बजट में भी इसकी घोषणा नहीं की गई, जबकि पूर्व में इस लाईन हेतु रेलवे द्वारा सर्वे भी किया जा चुका है । अतः नई लाईनों के निर्माण में अनुपगढ़ से बीकानेर वाया खाजूवाला को जोड़ा जाने की माँग मैं आपके माध्यम से माननीया रेल मंत्री महोदया से कर रहा हूँ ।

2. रेलवे के द्वारा ओवरब्रिज/अण्डरब्रिज बनाने के लिए एक राष्ट्रीय नीति होनी चाहिए, बीकानेर संसदीय क्षेत्र जहाँ से मैं आता हूँ, रेलवे क्रोसिंग पर बने रेलवे फाटक दिन में 50 से अधिक बार बन्द होने के कारण आम नागरिकों के लिए सबसे बड़ी परेशानी का कारण बने हुए हैं । ग्रामीण क्षेत्रों में फाटकों का निर्माण रेलवे अपने बजट से करावें ।

3. बीकानेर में रेलवे हॉस्पीटल होना चाहिए जगह उपलब्ध है ।

4. देशनोक मं राजधानी सम्पक् कंृति ट्रेन नं. 2463 का ठहराव कराया जावें क्योंकि देशनोक पर्यटकों की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थान है तथा दिल्ली से जाने वाली यह एकमात्र रेल है ।

5. ट्रेन नं. 5609/5610 अवध असम एक्सप्रेस में बैड रॉल काफी गंदे मिलते हैं ।

6. अहमदाबाद जम्मू एक्स. में स्लीपर कोचों की कमी है । तथा पेन्ट्री नहीं है ।

7. सींथल हाल्ट स्टेशन पर 60-70 लाख रूपये खर्च करके प्लेटफार्म व निर्माण कार्य किया गया है लेकिन उस स्टेशन पर सवारी गाड़ियों का ठहराव नहीं होता है । अतः सींथल हाल्ट स्टेशन पर सवारी गाड़ियों का ठहराव करवाया जावें ।

8. बीकानेर से पूना, हैदराबाद, चेन्नई, कोयम्बटूर बेंगलूर एवं पुरी के लिए सीधी रेलगाड़ियाँ प्रारंभ की जावे । इन स्थानों के लिए जयपुर व जोधपुर से चलनेवाली रेलगाड़ियों को बीकानेर तक जोड़ा जावे।

9. बीकानेर संसदीय क्षेत्र में ग्रामीण क्षेत्रों में रेलवे फाटक जहाँ आवश्यक हो, सर्वेक्षण करवाकर रेलवे अपने बजट से बनावे ।

10.रेलवे की वर्कशॉप बीकानेर में है इस वर्कशॉप को आधुनिकीकरण के प्रोग्राम में सम्मिलित किया जावे ।

* Speech was laid on the Table

श्री दारा सिंह चौहान (घोसी): सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुदान मांगों पर अंतिम वक्ता के रूप में बोलने का अवसर दिया। मैं जानता हूं कि पूरा सदन इसे पास करने के लिए बहुत जल्दी इस पर मंत्री जी का उत्तर चाहता है। इसलिए मैं अपनी बात को समेटकर रखना चाहूंगा। उत्तर प्रदेश का सबसे पिछड़ा इलाका पूर्वांचल जिला मऊ, जो घोसी संसदीय क्षेत्र में आता है, मैं वहां से आता हूं। वहां से कोई सीधी ट्रेन दिल्ली के लिए नहीं है। कई बार इस हाउस में मांग हुई। मऊ जनपद जहां बहुत बड़े पैमाने पर बुनकर रहते हैं, किसान रहते हैं, लगभग तीन लाख लोग लूम चलाने वाले वहां रहते हैं। वे साड़ी का कारोबार करते हैं।

18.57 hrs.

(Madam Speaker *in the Chair*)

वहां से बड़े महानगरों में जाने के लिए कोई सीधी ट्रेन सेवा नहीं है। पहले जब वहां पर छोटी लाइन थी, तब टर्मिनल था। वहां गोरखपुर, छपरा से भी ज्यादा जमीन है, लेकिन बड़ी लाइन बदलने के बाद वहां का टर्मिनल खत्म हो गया। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहां टर्मिनल बनाने का कार्य किया जाए। जब आजमगढ़-मऊ एक जनपद था, कई बार आजमगढ़-मऊ के संयुक्त लोगों ने लोक सभा, राज्य सभा में अपनी बात रखी कि आजादी से पहले यहां से बहुत बड़े पैमाने पर लोग कोलकाता कमाने के लिए जाते थे, उस समय वे दिल्ली, मुम्बई, हरियाणा में नहीं जाते थे। एक बार हाउस में माननीय लालू जी ने भी ट्रेन चलाने के लिए कहा लेकिन कुछ नहीं हो पाया। मैं रेल मंत्री ममता दीदी को बधाई देना चाहता हूं कि इन्होंने घोषणा की कि यह रेल गोरखपुर, मऊ होते हुए शालीमार, कोलकाता जाएगी। मैं व्यक्तिगत रूप से उन्हें बधाई देता हूं और हमारे क्षेत्र के लोगों ने भी बधाई भेजी है। जब से आपने घोषणा की है कि मऊ से कोलकाता, शालीमार तक ट्रेन जाएगी तो आजमगढ़ जो इसका बड़ा हिस्सा था, जहां बड़े पैमाने पर वहां के लोग भी रहते हैं, उनके मन में भी शंका पैदा होने लगी कि मऊ के आगे बलिया से कोलकाता सीधी जाती है, जो 50-60 किलोमीटर की दूरी पर है, लेकिन शाहगंज और मऊ जहां सौ किलोमीटर की दूरी है, जहां से काफी लोग कोलकाता जाते हैं। माननीय मंत्री जी ने घोषणा कर दी है, लेकिन ट्रेन की शुरुआत कब होगी। आजमगढ़ के लोग सवाल उठा रहे हैं कि अगर वह ट्रेन मऊ से होकर आजमगढ़, जो कमिश्नरी हैडक्वार्टर है, शाहगंज होते हुए, जौनपुर, बनारस, गया होते हुए मुगलसराय, कोलकाता निकल जाती है तो मैं समझता हूं कि उस इलाके के लोगों को बहुत फायदा होगा। लिछवी एक्सप्रेस जो मऊ से दिल्ली आती है, पहले मुजफ्फरपुर से चलती थी, बाद में समस्तीपुर हुआ, फिर सीतामढ़ी तक बढ़ गई। आज उसकी हालत यह है कि उसका दिल्ली पहुंचने का समय सुबह चार बजे है, लेकिन वह शाम चार बजे तक दिल्ली पहुंच पाएगी या नहीं, इसका कोई भरोसा नहीं है।

19.00 hrs.

इसलिए मैंने पहले भी माननीय रेल मंत्री जी से मांग की थी कि मऊ से सीधे आप दिल्ली के लिए सेवा दें, जिससे हम लोग संसद में भाग लेने के लिए समय से आ सकें। मैं समझता हूं कि माननीय मंत्री जी इसे जरूर ध्यान में रखेंगी। मेरी एक और मांग है कि हम लोग जब मऊ से आते हैं, तो एक कैफियत एक्सप्रैस है, जो बड़ी जद्दोजहद के बाद आजमगढ़ से चली। जब वह चार साढ़े चार बजे चलती है, तो वह समय से हमें पार्लियामैंट पहुंचायेगी या नहीं, इसका कोई भरोसा नहीं है। अगर जाते समय हमने कोई कार्यक्रम रखा है, तो वह आठ या नौ बजे पहुंचने की जगह बारह या साढ़े बारह बजे पहुंचती है। इसलिए मैं समझता हूं कि इसकी समय सारणी को भी ठीक रखा जाये।

मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि कैफियत ट्रेन जो आजमगढ़-मऊ से चलती है, तो शाहगंज में उसका इंजन बदलना पड़ता है। शाहगंज से लेकर अमेठी होते हुए सुल्तानपुर, जगदीशपुर, लखनऊ होते हुए ट्रेनें निकलेंगी, पांच बार इस संसद में घोषणा होने के बाद भी अभी तक नहीं हो पाया है। मैं समझता हूं कि जो नयी रेल को जोड़ना है, माननीय मंत्री जी ने जो कहा है, वह करने का प्रयास किया है। हो सकता है कि संसाधन की कमी हो। मैं सरकार से भी कहना चाहूंगा कि रेल बहुत बड़ा डिपार्टमैंट है। इससे सीधे जनपद से जुड़े हुए लोग हैं, तो सरकार को भी इसे ज्यादा से ज्यादा संसाधन उपलब्ध कराने का प्रयास करना चाहिए।

मैं एक बात और रखना चाहता हूं कि मैंने पहले मांग की थी। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री दारा सिंह चौहान : यहां से बहुत सारे लोग आजमगढ़-मऊ होते हुए मुम्बई और दिल्ली जाते हैं। उनके लिए वहां कोई सीधी सेवा नहीं है। इसलिए मैं चाहता हूं कि ट्रायल के रूप में क्योंकि इतने टिकट बिकते हैं कि चार महीने एडवांस रहते हुए भी वहां से उनको मुम्बई या दिल्ली के लिए टिकट नहीं मिल पाता। इसलिए ट्रायल के रूप में आप छः महीने रखिये और अगर आपको भरपूर टिकट न मिलती हो, तो उसे कैंसिल कर दीजिए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहूंगा कि मैंने मऊ में एक फ्लाईओवर के लिए कहा था कि जब समुद्र में पुल बन सकता है, तो मऊ में क्यों नहीं बन सकता। जहां 80 फीसदी बुनकरों की आबादी उसके पश्चिम तरफ जाती है। मैं एक डिमांड करना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश का 54 आरओबीज का पैसा जो स्टेट सैक्टर का जमा है, मैं चाहता हूं कि आपकी कृपा हो कि सारे के सारे आरओबीज को सैंक्शन किया जाये।

ओ़श्री तूफानी सरोज (मछलीशहर): महोदय, मैं आपका ध्यान वरूणा एक्सप्रेस के जफराबाद में ठहराव के संबंध में आकृष्ट करना चाहता हूँ, जफराबाद (एन. आर.) रेलवे का महत्वपूर्ण स्टेशन हैं, यहाँ से सुल्तानपुर होते हुए लखनऊ व फैजाबाद, इलाहाबाद के लिए गाड़ियाँ जाती है । क्षेत्रीय जनता की मांग है कि उक्त रेलवे स्टेशन पर वरूणा एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित किया जाय, क्षेत्रीय जनता बहुत ही लाभान्वित होगी।

*Speech was laid on the Table

*__SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJI (SHIRURU) :__During the last 10-15 years of Railway Budget, I have noticed that injustice has always been done with Maharashtra State and Maharashtra has always received discriminatory treatment from the Government of India.

Hon'ble Railway Minister had made several announcement in his last budget speech but most of them have not yet been implemented. This Railway Budget is also a bunch of announcements only. Hon'ble Railway Minister has announced about the increase in frequency of local trains in Mumbai. However, she is silent about the infrastructure development. Without any development of infrastructure, no purpose would be served in increasing the frequency of the local trains in Mumbai.

There was a mention of Pune-Nasik-265 Kilometer railway line in the Budget Speech of 2009-10 of Hon'ble Railway Minister but nothing has been done in this direction as yet. Not even a survey has been conducted of this line. there is a long pending demand for this railway line but it seems that the railways have nothing to do with the long pending genuine demands of the railway commuters. I wish to point out that Nasik is developing slowly and if it is connected with Pune it would develop speedily and not only the Businessmen of this area and students of this area will be benefited with this proposal, but Railways will also get benefit out of this proposal. The total cost of this project has been estimated to Rs. 1044 crore. Though Maharashtra Government has decided to share half of the cost of this project, nothing has been done in this regard by the Railways.

I urge upon the Government to look into the proposal seriously and necessary clearance may be accorded to this proposal urgently keeping in view the problems being faced by the commuters of this area.

I would also like to draw the attention of the Hon'ble Railway Minister towards an another important issue pertaining to introduction of new Railway Track between Kalyan and Ahmednagar through Malshej Ghat in the State of Maharashtra. Madam, Traffic Survey for construction of new Broad Gauge line between Kalyan and Ahmednagar was sanctioned by the Railway Board in the year 1999 for a stretch of 204 kms. The feasibility report of this survey has shown that this route is a profitable route. In 2006, cost of construction of this route was estimated to be Rs. 967 crores and the duration of the construction is 4-1/2 years. Several Members in UPA Government have voiced their concern over this issue. But it is very sad to mention that this proposal in lingering since 1999 and nothing has been done in the matter even after a lapse of more than 11 years.

I wish to submit that the proposed Railway Line between Kalyan and Ahmednagar will be a boon to the industrial and agricultural development of the people living in the urban and rural areas such as Konkan, Western Maharashtra, Vidarbha and Marathwada of the State of Maharashtra. All these places of the State will be closely connected with the help of this new Railway Line. It will also reduce the distance for the commuters of railway to travel between Mumbai and provinces of South India. Besides, the most important thing is that this railway route will connect East and West Sea coasts from Mumbai to Vishakha Patnam and will be the biggest railway route in Asian continent.

If this proposal is approved, I am sure it would be a gateway to the new industrial development. As you are aware, there is a tremendous growth of population and flow of people in Mumbai from all over India and Mumbai is facing gigantic problems as regards transportation is concerned. Madam, Murbad is the industrial center of MIDC near Kalyan which is rapidly growing. This industrial belt can be extended up to Saralgaon and Tokawade of Konkan area and will help in reducing the burden of population and industries in cities like Mumbai, Thane and Kalyan with the help of this new Railway Project. Besides this Madam, ALEPHATA, which is developing as a new center of trade, commerce and industry is situated on the highways of Pune-Nasik as well Kalyan-Ahmednagar. This center will be on this new railway line proposed and will help in developing agriculture, dairy development and small scale industry in the neighbouring areas. Ahmednagar is the hub of sugar factories and this new railway line will help in transportation of sugar for quick export through the port of Mumbai and will help rapid industrial growth in this area.

This new project will not only develop tourist and pilgrim centers but will also help in generation of employment in the country. Madam, Malshej Ghat, which is on the proposed new line, is situated in the hills of Sahyadri Ranges having beautiful natural environment. Introduction of this new railway line will definitely attract tourists from all over the world and this will definitely be a boon for the tourism industry also and create employment for the youth of adjoining towns.

This Railway project will be a gateway to the new industrial development, this will develop tourist and pilgrim centers, will help in transport of Agricultural produce from one place to another, this will generate employment in the country. Hence, this project is of vital importance for the development of country and this region in particular. However, due to callous attitude of the Railway Authorities this project is lagging behind since last more than 11 years.

I urge upon the Government to look into this matter of high importance and take immediate steps to conduct a new survey of this line and clear this proposal so that the sufferings of the residents of this area are mitigated at the earliest.

I would like to draw kind attention of Hon'ble Minister towards one more important issue.

Recently the Porters who were working in the Railways were appointed as Gangmen in Railways. However, these porters who have already attained the age of 45 years while working as Porters, are finding it difficult to do the heavy duty of

Gangman and have stopped working. They have also lost the job of Porters in the Railways and are idle sitting at home. They are now without any source of income and as a result thereof, their families have also been adversely affected and are on the verge of starvation. Around 50 percent of Porters, who were appointed as Gangmen are sitting idle at home without any income. This decision of the Railways needs urgent review and the Porters who are appointed as Gangmen and are not in a position to perform the duties of Gangmen, may be allowed to work as Porters so as to enable them to earn livelihood for their family.

With these words and with a hope that the Hon'ble Minister will consider the genuine demamnds raised by me favourably and will issue necessary directions in this regard, I conclude my suggestions on the Railway Budget.

I once again thank you for giving me an opportunity to speak on the subject.

ओश्री रमेश बैस (रायपुर): भारतीय रेलवे भारत सरकार सबसे बड़ा और प्रमुख विभाग है । इसे देश को एक रखने वाले संस्थान के रूप में भी जाना जाता है ।

खेद का विषय है कि वर्ष 2010-11 के रेल बजट में छत्तीसगढ़ राज्य के साथ जो बर्ताव किया गया है, उससे ऐसा प्रतीत होता है कि भारतीय रेलवे छत्तीसगढ़ को भारत का हिस्सा नहीं मानती । दुख का विषय यह भी है कि मूलतः छत्तीसगढ़ में स्थित दक्षिण मध्य रेलवे बिलासपुर जोन भारतीय रेलवे को सर्वाधिक आय देने वाला जोन है । इसके बावजूद जो बर्ताव किया गया उसके आंकडे आपके अवलोकनार्थ प्रस्तुत है ।

	बजट प्रावधान	छत्तीसगढ को मिला
1.	16 तीर्थ यात्री स्पेशल ट्रेन	एक भी नहीं
2.	10 नई दुरंतो ट्रेन	एक भी नहीं
3.	52 नई एक्सप्रेस ट्रेन	एक भी नहीं
4.	45 नइ पैसेजर व लोकल ट्रेन	एक भी नहीं
5.	400 नए अस्पताल	एक भी नहीं
6.	6 नए प्रशिक्षण केंद्र	एक भी नहीं
7.	11 नए कारखाने व शिक्षण केंद्र	एक भी नहीं
8.	93 नए माडल स्टेशन	एक भी नहीं
9.	10 नए विश्वस्तरीय स्टेशन	एक भी नहीं
10.	55 नए सर्वे	एक भी नहीं
11.	10 नए आमान परिवर्तन/दोहरीकरण सर्वे	एक भी नहीं
12.	1021 किमी नई लाईन 2010-11 में निर्माण का लक्ष्य	एक भी नहीं
13.	800 किमी गेज कन्वर्सन	एक भी नहीं
14.	12 ट्रेन के फेरे बदल गए	1
15.	22 ट्रेन के गतंव्य बढ़ाए गए	2

ओ Speech was laid on the Table

उक्त आंकड़े स्वतः इस बात का गवाह है कि रेल बजट बनाते हुए भारतीय रेलवे की मूल भावना "सभी क्षेत्र और राज्य बराबर" का परिपालन नहीं हुआ है ।

गत जनवरी माह में छत्तीसगढ़ की राज्य सरकार ने एक बैठक रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष के साथ की थी, जिसमें रेलवे बोर्ड के अध्यक्ष को राज्य की अपेक्षाओं से अवगत कराया गया था, उक्त बैठक में मैं स्वयं उपस्थित था और बहुत से ऐसे प्रस्ताव जिनमें रेलवे पर कोई अतिरिक्त बोझ नहीं पड़ता है, पर स्पष्ट सहमति भी बन गयी थी, परंतु इन सबके बावजूद छत्तीसगढ की इस तरह उपेक्षा अत्यंत खेदजनक है । यह देखते हुए कि 200 में राज्य निर्माण के पश्चात ही छत्तीसगढ कई पैमानों पर सर्वश्रेष्ठ राज्यों की श्रेणी पर उंचे स्थानों पर आ रहा है और यहां विकास की सर्वाधिक संभावनाएं हैं । ऐसे में आधारभूत संरचनाओं के प्रमुख अंग रेलवे की यह उपेक्षा अपेक्षित नहीं थी ।

उपरोक्त परिस्थितियों में आपसे अनुरोध है कि आवश्यक सुधारात्मक कदम अविलंब उठावें ।

***श्री कौशलेन्द्र कुमार:** मैं अंतराष्ट्रीय महत्व के नालन्दा संसदीय क्षेत्र की 15वीं लोक सभा का प्रतिनिधित्व करता हूँ । मेरे संसदीय क्षेत्र में पिछली एनडीए सरकार में तत्कालीन रेल मंत्री माननीय नीतिश कुमार जी के द्वारा कई रेल प्रोजेक्ट शुरू किए गए थे जैसे हरनौत रेल कोच फैक्ट्री, प्रस्तावित राजगीर-तिलैया रेलवे लाइन, इस्लामपुर से नटेसर, दनियाँवा से शेखपुरा इत्यादि । इस पर मेरा कहना है कि कई रेलवे प्रोजेक्ट धीमी गति से चल रहे हैं जैसे इस्लाम से नटेसर, दनियाँवा से शेखपुरा । मेरी सरकार से मांग है कि इन योजनाओं को शीघ्र पूरा करते हुए पटना से अहमदाबाद तथा अहमदाबाद से पटना रोजाना एक सुपरफास्ट ट्रेन की व्यवस्था शुरू किया जाए क्योंकि बिहार के काफी मजदूर वर्ग गुजरात में रहते हैं और गुजरात से पटना जाने तथा पटना से गुजरात जाने के लिए काफी मुश्किलों का सामना करना पड़ता है । जुलाई 2009 में सरकार ने रेल बजट प्रस्तुत करते समय सदन को यह आश्वासन दिया था कि जिन संसद सदस्य के संसदीय क्षेत्र में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है अगर संसद सदस्य किसी एक रेलवे स्टेशन का नाम जहाँ पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है लिखकर देते हैं तो वहाँ पर अविलंब कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की व्यवस्था की जाएगी । मेरी संसदीय क्षेत्र में नालन्दा एक स्टेशन है जहां पर कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र नहीं है जबकि नालन्दा एक अंतर्राष्ट्रीय स्थल है और यहाँ पर प्रसिद्ध प्राचीन नालन्दा विश्वविद्यालय है, नालन्दा म्यूजियम है, पुराने अवशेष हैं तथा जैन धर्म का प्रसिद्ध तीर्थ स्थान कुंडलपुर तथा पावापुरी यहीं पर है । विश्व प्रसिद्ध ह्वेनसांग इंटरनेशनल बौद्ध म्यूजियम नालन्दा में ही है । दिनांक 15 अप्रैल से राजगीर में विश्व

ओ Speech was laid on the Table

प्रसिद्ध मलमास मेला शुरू हो गया है राजगीर, नालन्दा, बिहारशरीफ, पावापुरी रोड स्टेशनों पर पानी पीने की कोई सुविधा नहीं है । मैं सरकार से मांग करता हूँ कि इन स्टेशनों पर मेले में आये तीर्थयात्रियों की संख्या को देखते हुए तुंत पीने के पानी की व्यवस्था की जाए तथा पटना से दो मलमास मेला स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था की जाए । इतना कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ ।

*SHRI MOHAN JENA (JAJPUR): At the outset I would like to congratulate the Ministry of Railways that it started thinking about Odisha very recently. In a federal structure like India, Railways play a vital role in the process of development of country as a whole in general and backward States in particular. It also creates base for National Integration. So being an important Ministry it should be impartial to each and every member state of the country.

Under this backdrop if we will consider the development aspect of Odisha, we will definitely come to conclusion that it is a neglected State since long. So as a Member I would like to solicit the kind attention of Honourable Minister to this aspect.

My constituency Jajpur is minerals based area of my State. It has now become one of the important steel hubs of the country. This area is known as "Kalinga Nagar" area. To develop Kalinga Nagar as a model steel hub, our State Government has taken up serious initiative to develop infrastructure around this area. But the railway is a vital source of development.

The Jajpur-Keonjhar Road Railway Station is one of the important railway stations in Khurdha Railway Station under East Coast Railway. But the railway authority is showing step motherly attitude continuously to his railway station. Sir from the area point of view this place is an appropriate place/ station to declare it a s new railway division.

The total railway line of Odisha is now under three railway division i.e. (1) Khurdha Railway Division, (2) Sambalpur Railway Division and (3) third one is Visakhapatanam Railway Division in Andhra Pradesh. So to provide need based development programme to different area, in order to bring that locality to mainstream it will be more appropriate in the part of the railway to give more emphasis to that particular area.

---

* Speech was laid on the Table

I demand before the Government of India to declare Jajpur- Keonjhar road as a new Railway Division within East Coast Railway of Odisha. Railway can bring together various railway lines, which is close to Jajpur- Keonjhar Road to create a new railway division.

Jakhapura – Daitary – Bansapani Railway line, paradeep – Haridaspur, Cuttack – Bhadrakh, Bhadrakh – Laxman Nath, Rupsa – Banginipasi, Angul – Sukinda, Talcher – Bimalagada and Bhadrakh – Dhamara Railway line cover a vast area of coastal Odisha. So bringing above railway line to my division will accelerate the process of development of that area in particular and Railway in general.

So, I request to declare Jajpur - Keonjhar Road as a new Railway Divison.

***SHRI C. RAJENDRAN(CHENNAI SOUTH) :** As is the normal practice during the discussion on Railway Budget, I would like to speak about some of the pending railway projects in my state of Tamil Nadu and request the Railway Minister to complete them early by allocating more funds for those projects.

I would begin by saying that the railway infrastructure in the State of Tamil Nadu needs to be improved on a war-footing. In the case of doubling lining between Chingleput and Villupuram, work has been taken up, but we do not know when the entire line would get doubled.

In the case of doubling between Villapuram and Dindigal, work has been sanctioned two years ago, but still work has not bee started. I would request the Minister to sanction sufficient funds and complete this project early.

As regards gauge conversion between Salem and Karur, this project is pending for the last 15 years. It is strategic project for the Southern Railway, which will provide the shortest rail link between Trichy and Karur. Due to time and cost overruns, the project is yet to see the light of the day, only about 80 km. is yet to be converted and I request the Minister to allocate funds and remove the hurdles in its way so that this project is completed this year itself.

In the case of electrification project within this State, it has been completed only up to Trichy. Two years ago, the Railway Ministry has sanctioned and approved electrification works up to Kanyakumari, but due to non-allocation of funds, it is not yet taken up. I would request the Minister to allocate funds for this project.

Similary gauge conversion is also not getting sufficient money from the Railway Ministry. I would request the Ministry to consider and allocate sufficient funds for the guage conversion between Coimbatore-Dindigal via Palani so that two major cities in the State, namely Coimbatore and Maduria may be connected.

The need for Coastal Railway Line gains momentum to connect Chennai and Puducherry via Mahabalipuram. This project is sanctioned already, but the work has not yet started.

There were reports that say that in the case of all these on-going projects, the Railway Board has asked the Southern Railway to go slow with the works because of funds-crunch. I request the Hon. Minister to allocate more funds for those projects and complete them early.

Now, I come to some of the projects which would benefit the people of my constituency.

The Mass Rapid Transit System in Chennai has so far come only up to Velacherry. This projects was sanctioned about 30 years ago, but it has still not seen the end of the tunnel with very meager allocations in every Railway Budget.

It was supposed to come up to St. Thomas Mount. To complete this project about 20% of the work needs to be done. I request that this project may be completed this year itself with more allocations.

Secondly, many people from North India, and more especially from Rajasthan have settled in Chennai and its suburbs. There is only one Direct Train from Chennai Egmore to Jodhpur which runs only once a week. I request that frequency of this train may be increased to thrice a week, if not daily.

Thirdly, in the Chennai Beach-Tambaram Suburban Railway Section, there is a station called Tambaram Sanatorium. Nowadays, quite often, I get complaints from the people saying that the names of the two stations namely, Tambaram and Tambaram Sanatorium reads to a lot of confusion. To avoid this confusion, there is a need to change the name of Tambaram Sanatorium Station. Tambaram Sanatorium Railway Station is in Chitlapakkam area. Chitlapakkam is a fast developing residential town panchayat. This Railway Station caters to the needs of those people living in Chilapakkam Town Panchayat and surrounding Areas. So, it is very pertinent and proper that Tambaram Sanatorium Station is re-named as Chitlapakkam Railway Station.

Apart from this demands, there are other demands like 1) provision of free safe drinking water inside the long distance trains at least, 2) safety and security of passengers, 3) replacement of old and aged coaches etc.

I request the hon. Railway Minister to consider all these things.

कुमारी ममता बनर्जी: अध्यक्ष महोदया, मैं आपकी आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इससे पहले मैम्बर्स ने जो सुझाव दिये हैं, वे बहुत गंभीर और अच्छे सुझाव हैं। मैं all Members from this side and that side also, कम्पलीमेंट करना चाहूंगी कि उन्होंने जो बातें कही हैं, वे सब बातें 99 परसेंट सच हैं। पोलिटिकल दृष्टिकोण से एक-दो आदमी कह सकते हैं लेकिन दूसरी पोलिटिकल पार्टीज के मैम्बर्स देश में और अपने क्षेत्रों में काम करना चाहते हैं, तो their demand is very genuine. Their expectation may be high but their demand is genuine. हम किसी समय उनकी डिमांड्स को पूरा कर सकते हैं और किसी समय नहीं कर सकते, क्योंकि हमारी इफ्रास्ट्रक्चर फैसिलिटी इतनी नहीं है। लेकिन अगर कोई एम.पी. कहे कि हमें एक स्टेशन चाहिए, एक रेलगाड़ी चाहिए, हमारे उधर कम्प्यूटर रिजर्वेशन चाहिए या हमें लाइन चाहिए, अब इसमें दिक्कत क्या है, एतराज क्या है। एक ही दिक्कत या एतराज है कि पैसे की जरूरत है। नहीं तो जो डिमांड करता है, उसकी डिमांड ठीक है। अभी हमारा देश आजादी से बहुत आगे बढ़ा। हमारी कंट्री ने बहुत डेवलपमेंट किया है। पहले तो हमारे देश में एक ऑलपिन भी उत्पादन करने के लिए कोई जगह नहीं थी, लेकिन यह देश अब आसमान में यानी चांद में भी लोग भेजता है। अभी हमारे देश ने बहुत सारा डेवलपमेंट भी किया है। देश में आजादी से पहले जो लड़ाई लड़ी गयी थी, उसके बाद लोकतंत्र के नाते हमारा देश बहुत आगे बढ़ा, लेकिन तब भी जब देश आगे बढ़ता है, जनता आगे बढ़ती है, तो देश में पापुलेशन जिस तरह बढ़ती है, उस तरह इफ्रास्ट्रक्चर उतना नहीं बढ़ता। अगर हम चाइना के साथ कम्पेयर करें, तो I am grateful that one hon. Member mentioned about Chinese development. I appreciate his concern. हम चाइना के साथ जरूर कम्पेयर कर सकते हैं लेकिन आपको समझना चाहिए। वे लोग चाइना की रेल में जितना पैसा लगा सकते हैं, उतना पैसा हमारे हिन्दुस्तान में कहां से आयेगा? हिन्दुस्तान एक डेमोक्रेटिक कंट्री है। चाइना आटोक्रेट्स कंट्री है। उसमें पोलिटिकल दिक्कत इतनी नहीं है। लोकतंत्र में परम्परा होती है, लेकिन जिसमें लोकतंत्र नहीं होता है, उसमें इतनी परम्परा नहीं होती है। लोकतंत्र में कुछ भी करने से पहले सोचना चाहिए।

हम यह करेंगे तो हमारे लिए माइनस क्या होगा, प्लस क्या होगा। They want to develop. We appreciate them and we congratulate them for

their good work. We are great friends. No problem regarding that. Do you know China is spending millions of dollars for their railway network? They want to expand their railway network. It is their duty. But our duty is to do something for our own people. If we follow that, a passenger coming from Haridwar to Delhi will have to spend Rs. 5,000. It cannot happen in India. But it happens in China because they are doing business with their finances, which we cannot do. हमें कुछ करने से पहले लगता है कि अगर इतना किराया बढ़ेगा तो आम जनता क्या करेगी, अनआर्मनाइज्ड सेक्टर क्या करेगा, किसान क्या करेगा, आम इंसान क्या करेगा, मजदूर क्या करेगा, वह क्या सोचेगा, लेकिन चाइना में यह सब सोचने की जरूरत नहीं है। They have only one thing, which is to take care of their commercial interests. In India we have our political commitments, social commitments and moral commitments to our citizens. That is why we cannot wish away our responsibility from the public point of view. It is our duty. इसीलिए चाइना जो कर सकता है, हम नहीं कर सकते हैं। मैं उसे बधाई देना चाहूंगी कि वह बहुत बढ़िया करता है, लेकिन हमारा देश लोकतंत्र है। लोकतंत्र में लोगों को मानकर चलना सबसे ज्यादा जरूरी होता है। आप देखिए, 25 रूपए का टिकट है, लेकिन उनको एक इज्जत दी है। I belong to the UPA Government. Madam Sonia and Dr. Manmohan Singh guide us. I am proud to say that. इसी के लिए 25 रूपए का टिकट एक इज्जत टिकट दिया कामन पीपुल को। आप दिल्ली से गाजियाबाद जाएं, आप दिल्ली से पानीपत जाएं, कितना दूर है? लेकिन it is only Rs. 25. You can travel 100 kms. in Rs. 25. Even poor people can travel. It is their economic right; now they have the right to work. It is their *izzat*. इसी के लिए इसे नाम दिया है इज्जत। इज्जत के साथ जा सकता है। ऐसे बहुत सारे काम किए हैं। हमारे देश में जो बीपीएल हैं, उनके लिए 100 दिन की जॉब है। We have to give that. जो भी सरकार है, उसे गरीब के लिए काम करना होगा। उसमें कोई पोलिटिकल फर्क हो सकता है, आइडियोलॉजी का फर्क हो सकता है, लेकिन हमारा विजन तो पब्लिक को ध्यान में रखकर ही करना होता है। इसी के लिए हमारा डिमाण्ड है। पैसेंजर ट्रेन के लिए पैसा नहीं है, लेकिन हाई स्पीड में कितना रूपया लगता है, फिर भी हम लोगों का विजन होना चाहिए, इसीलिए शॉर्टटर्म और लॉंग टर्म, दो तरह के विजन होने चाहिए। इसीलिए यूपीए-2 सरकार बनने के within six or seven months, we have submitted our Vision-2022 कि आज क्या हो सकता है और अगले दस साल में क्या हो सकता है। We may not be able to do it now. But within ten years we can do it. इसलिए शार्ट टर्म और लॉंग टर्म पॉलिसी होनी चाहिए। Madam, you will appreciate that 1000 रूट किलोमीटर हमने क्यों लिया। किसी-किसी एमपी ने बोला कि इसके लिए रूपया कहां है। आप सोचिए जो 1000 किलोमीटर हम लोगों ने एक दफे लिया है, जो छोटे-छोटे काम बाकी हैं, लेकिन रूपया देने से हो जाएंगे, वैसा रूट हम लोगों ने निकाला है। ऐसा भी होता है कि दस किलोमीटर बाकी है, लेकिन दस साल से पड़ा रहता है। रूट किलोमीटर बढ़ते नहीं हैं। उसको कंप्लीट करने से if we can do 1,000 route kms. instead of 250 route kms. on an average, it will give a message. That is why we have said that within ten years, 20,000 route kms. we can do even within this infrastructure. कभी-कभी बाजार अच्छा होता है, पैसा ज्यादा होता है। चार-पांच साल हमने देखा कि बहुत बढ़िया मार्केट था, इकोनॉमी फ्लो हो रहा था। पूरे विश्व में इकोनॉमी अच्छी चल रही थी, लेकिन पिछले दो-तीन वर्षों से हम लोग इकोनॉमिक स्लोडाउन देख रहे हैं। इकोनॉमिक स्लोडाउन एक तो इकोनॉमिक लॉस है, साथ में हर दस साल बाद पे कमीशन आते हैं। फिफ्थ पे कमीशन दस साल पहले हुआ था। हमारे इंफ्लाइज के लिए सरकार ने बेनिफिट दिया है, उसके लिए रूपया देना है। हमारे इंफ्लाई को, हमारे मजदूर को अगर बेनिफिट देना है तो उसे डाइजेस्ट करने का क्या तरीका है। 55,000 करोड़ रूपए हमें इंटरनल जेनरेशन से देना पड़ेगा।

It should have been plus for the Railways. लेकिन क्या करेंगे, हमें इसीलिए माइनस करना पड़ा, for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11, and we have to spend Rs. 55,000 crore for meeting the recommendations of the Sixth Pay Commission, for providing pensions, Provident Fund, paying arrears, etc. कहां से आएगा रुपया, कोई आसमान से तो आएगा नहीं, इंटरनल सोर्सेज से ही आ रहा है। एक तो इकोनॉमी स्लो डाउन हुई, तब भी एम्प्लाइज को हमें वेतन आदि देना चाहिए। कुछ साल पहले आपको भी ऐसी परेशानी झेलनी पड़ी थी। कभी-कभी जब सरकार बदलती है तो ऐसा होता है। इसीलिए हमें 55,000 करोड़ रुपया जो देना पड़ा, वह पे एंड अलाउसेंज, एरियर्स आदि के लिए हमने पे किया। आप देखिए, if you minus the amount of Rs.55,000 crore, इसका भी 20,000 करोड़ रुपया हो गया। उसके बाद जब मैंने रेल बजट पेश किया था, उसके बाद फ्यूल हाइक के लिए, जो एवएसडी का प्राइस बढ़ा, उसके लिए भी हमें 610 करोड़ रुपए का सफर करना पड़ा। इसके बाद एक्साइज ड्यूटी के लिए आठ से दस प्रतिशत, 275 करोड़ रुपया गया। इंटरनल से हमें 875 करोड़ रुपया देना पड़ा। इन सबको आप जोड़िए और देखिए कि कितना पैसा होता है। उसके बाद भी क्या है एवरीडे कि सब बंद, रेल रोको। Every day, there are some bandhs; some rail rokos. We have to face the naxalite movement; Maoist movement. Sometimes for other reasons, there are obstructions. क्या करेगा, रेल अगर कोई बंद करेगा तो उसके ऊपर से तो चला नहीं सकते। अगर ऐसा करेंगे तो जनता मारी जाएगी। Security is under the State Government. Please appreciate it. I am concerned about the safety and security of the passengers. Please realise that law and order is a State subject. The Railway Protection Force is within the Railways but it does not have any right to tackle the law and order situation. It is the Government Railway Police. The Railway Police is that of the State Government. The Central Government gives 50 per cent salary to them and the State Government gives 50 per cent to them. Now, it is with them. I would request all the State Governments to give full protection to the passengers also because all the passengers belong to the country; they belong to our society; they travel from one part of the country to another part. इसे करने की जरूरत है। We are really concerned about passenger safety and security. पहले ऐसा नहीं था, पहले इतना टैरिरिस्ट मूवमेंट नहीं था, लेकिन अब देखिए कितने हो गए हैं। इस समय देश में कई उग्रवादी संगठन पनप गए हैं, कोई माओवादी के नाम पर, कोई नक्सलवाद के नाम पर, कोई क्रॉस बॉर्डर टैरिरिज्म के नाम पर, कोई अवसरवादियों के नाम पर कितने ही ऐसे संगठन हो गए हैं। Maoists and some opportunists are obstructing the rail movement every day. For that, this year and last year, we lost about Rs.500 crore. तो क्या होगा, अभी उड़ीसा में एक प्राब्लम हो रही है। I do not want to discuss it in detail. उसके लिए हमारे वहां चार रैक पड़े हैं, जिसकी वजह से एक महीने में चार-चार करोड़ रुपए, we are losing every day Rs.4 crore. इस तरह से हमें 200 करोड़ रुपए का लॉस हो गया। इसमें हम क्या कर सकते हैंकिसी को अगर कोई आंदोलन या अन्य कुछ करना है, तो यही रास्ता रह जाता है कि रेल रोक दो। The rail is the soft target. It is a business.

श्री लालू प्रसाद : कोलकाता में ज्यादा होता है।

कुमारी ममता बनर्जी: सभी जगह होता है, लालू जी, मैं किसी का नाम नहीं लेना चाहती हूं। It is our duty not to criticise the people. It is their duty to stop it. मैंने इसीलिए कहा है कि ऐसा हो रहा है। इन सब चीजों के होते हुए फिर रेलवे के पास रुपया कहां से आएगा। नए-नए कोच होने चाहिए, नए-नए वैगन्स होने चाहिए, रैक्स होने चाहिए, मालगाड़ी में ज्यादा डिब्बे बढ़ाने चाहिए, ये बातें सभी करते हैं। लेकिन हमें इन चीजों से पहले दूसरी बातों पर भी विचार करना चाहिए। हमने रायबेरेली में कोच फैक्टरी लगाई है, एक साल में वह तैयार हो जाएगी। लेकिन इसके अलावा चाहे मधेपुरा की हो या छपरा की हो या नए बजट में जो घोषणाएं की हैं, उन सबके लिए हमें रुपयों का भी प्रावधान करना है। मैं तो यह चाहूंगी कि इससे भी ज्यादा देश में कार्य होना चाहिए। यहां पर फारुख जी बैठे हैं, जम्मू-कश्मीर के सांसद लाल सिंह जी बोल रहे थे और अपने सुझाव दिए थे। I am interested in doing it. हमें इन सब चीजों के लिए इंटरेस्ट है और हम काम भी करना चाहते हैं। अगर कोई वैगन्स मांगेगा, तो देखा जाए नहीं मिलते। आर्डर दें तो भी नहीं आते हैं, क्योंकि इतनी इंडस्ट्री बनी ही नहीं है।

पहले हम क्या करते थे, बाहर से वैगन-कोच का आर्डर देते थे, but only few industries are there in our country. They do not give materials in time. If you want coaches, they are not available, if you want racks, they are not available. That is why, I decided that we should have more coach factories, wagon factories in our country. Otherwise, we cannot meet the demand of the people. It is an urgent need of the people throughout the country. Why should we take these things from outside? We can produce them here internally and we can give employment to our people and we can produce them through PPP mode also. रेलवे की डिमांड इतनी बढ़ रही है, मैं क्या बोलूं, लेकिन उसे बढ़ाने के लिए मैंने पहले भी बोला है। कपड़ों की जरूरत है तो दुकानों में मिल जाएंग,ो लेकिन कोच इंडस्ट्री तो नहीं मिलती है, वैगन तो नहीं मिलता है, इसके लिए डिजाइन तैयार करना पड़ता है, फोटो-टाइप करना पड़ता है, पायलट प्रोजेक्ट करके इसे देखना पड़ता है कि सफल है या नहीं है, उसके बाद इसे करना पड़ता है और इसमें टाइम लगता है। Whatever delay has been there so far, we should not worry about it. But we must start our work now. We must set up our coach factories and wagon factories immediately so that we need not go for importing them from other countries. Whatever is our demand, we must fulfil it. यह हम विश्वास करते हैं, इसलिए ये सब इंडस्ट्रीज देश में और भी बढ़िया होंगी। इनका देश के कोने-कोने में होना जरूरी है। रेलवे की प्रजेंट डिमांड जो है, उसे हमें पूरा करने की कोशिश करनी चाहिए। किसी-किसी मैम्बर ने कहा है तथा माननीय निर्मल खत्री जी ने कहा है, राज बब्बर को छोड़कर, माननीय लालू जी, मुलायम जी, सुदीप बंद्योपाध्याय, दारा सिंह जी, हर कोई बहुत अच्छा बोला है, अच्छे सजेशन्स दिये हैं। डीएमके, एआईडीएमके, नायडु जी की पार्टी, अकाली दल, कांग्रेस पार्टी ने बहुत अच्छे सुझाव दिये हैं।

All political parties, namely DMK, AIADMK, TDP, BJD, AKALI DAL, Congress Party and others have given very good suggestions. रेलवे मिनिस्टर होने के नाते मैंने कोशिश की है कि अगर सब को संतुष्ट नहीं कर पाएं हैं तो I have done something to at least two-third of the MPs. उनका जो छोटा-मोटा काम होता है, वे जब कहते हैं, तो हम करने की कोशिश करते हैं लेकिन और भी करने की जरूरत है। हमारा इंफ्रास्ट्रक्चर और नहीं बढ़ने के कारण हम और नहीं कर पा रहे हैं। आप कहते हैं कि हमारी लाइनस क्यों 50 वर्षों से पड़ी हैं, बात तो सच है, लेकिन रुपया कहां से आयेगा? एक लाख 1 करोड़ रुपये के प्रोजैक्ट्स पैंडिंग है, but our provision is only Rs. 11,000 crore. I can give only Rs. 11,000 crore every year to all these projects. इसलिए हमने सोचा है कि there are some socially desirable projects. बात सच है, और सरकार भी कोशिश कर रही है और आप लोग भी साथ होंगे तो और भी अच्छा होगा। नेशनल हाई-वे पर हम लोग जितना रुपया खर्च करते हैं, कीजिए, National Highway is also a lifeline of the nation. But if you want to develop this nation, Railway is the mode of transport.

रेल गांव-गांव में जाती है। नेशनल हाई-वे तो एक जगह से दूसरी जगह जाता है लेकिन रेल गांव-गांव में जाती है। हम लोग नेशनल हाई-वे को जितना महत्व देते हैं, रेल को भी महत्व देने से सारे काम हो जाएंगे, यह मेरा विश्वास है। अभी तो हमने काम शुरू किया है लेकिन धीरे-धीरे सब काम हो जाएंगे। डैडिकेटेड फ्रेट-कॉरिडोर हम लोगों ने कोशिश किया है, It is the dream project of our hon. Prime Minister. वैस्टर्न डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के लिए जाइका के साथ एग्रीमेंट हो गया है, वह अंडर प्रौसेस है, काम कर रहा है और टाइम पर ही होगा। जो ईस्टर्न के बारे में है उस पर भी फाइनेंस के लिए बातचीत चल रही है। From Sonepur to Dankuni, we have to go in for tender and all that. कुछ मितू फ्लाई-ओवर्स, अंडर-पास, पीआरएस और स्टेशन्स के डिवेलपमेंट के लिए बोले हैं, ये छोटे-मोटे काम हैं, I will tell the Railway Board to take care of individual works. These are small works and the Railway Board will take care of all these small works. अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग, Yes, I agree unmanned level crossing is an area of concern.

Around 16,000 unmanned level crossings were there. This time we have already taken over 4,000 level crossings out of the 16,000 unmanned level crossings. You will appreciate, Madam, that last year and this year 4,000 unmanned level crossings will be manned. Instructions have been issued in this regard. बाकी 12 हजार रहेगा, जो अगले पांच साल में हो जाएगा। एक बार चार हजार किया है, तो यह तीन बार में 12000 का काम पूरा हो जाएगा।

फ्लाई ओवर बनाने का काम राज्य सरकार के पास होता है और वे 50 परसेंट रुपया देते हैं। I would request the hon. Members to pursue it with the State Governments wherever they have the problems of flyovers or underpasses and from Railways we will help them because we want to develop the areas. There is no harm in that.

As far as recruitment policy is concerned कई सदस्यों ने कहा कि कुछ भी नहीं किया है, लेकिन thanks to Lalu Ji, लालू जी ने हस्तक्षेप किया और कहा कि हमने किया है। It is a fact. There is some backlog, but we have already started the process. Instructions have already been issued to employ 29,000 persons. It is under process as per the Government criteria. You would appreciate that whatever we announced in the last year's Budget from Izzat to Press concession to Madrasa concession to student concession to wherever we have announced, we have done that. कभी कोई कहता है कि ड्रामा है, बोलते हैं, लेकिन करते नहीं हैं। Only on three lines, the gauge conversion is not completed. जब गेज परिवर्तन होना है, तब हो जाएगा। Out of 120 trains, 117 trains have been announced within the Budget year. You would appreciate that. We have tried our best that from Izzat to Muskilashan to Madrasa to concessions, all have been implemented, even double Decker. Have you seen double Decker, Madam? The prototype is already ready. We have to go for the pilot project as we have to see the safety and security also. Duronto has been very successfully done.

I want to congratulate our Railway officials, employees, the engineers and the industries for that. After Rajdhani, Duronto is also successful. It is cheaper and faster than Rajdhani. Next we will go for Maha-Duronto and for high speed train also. We have set up a Committee. We did not have the money. We needed a dedicated route, dedicated fencing and a dedicated system. We are talking to the people all over the world. Some people are interested. We have received some proposals from different places.

An Expert Committee under the leadership of Amit Mitra and Sam Pitroda is doing its jobs. I think it will come out with a positive sense. I want to congratulate Mr. Sam Pitroda also in this regard. He has given a suggestion that the broad band must reach through optic fibre cable to all the Gram Panchayats. If it is included, I think, the dream of Rajiv Gandhi to modernise India will be completed. You know that it is a revolutionary dream. That is also under process.

Everybody is interested for the development of stations. Out of 378 stations, 286 stations have already been developed. आपको मालूम होगा, हमारा बजट जून-जुलाई में आया था। हमें बहुत समय नहीं मिला, क्योंकि टेंडर करने में भी छह-सात महीने लग जाते हैं। Within these nine months, out of 378 stations, 286 stations have already been developed. अभी तक जो नहीं हुआ है, उसे भी करेंगे। हमने बजट में जो घोषणा की है, उसे जरूर करेंगे।

Then, with regard to multi-functional world-class stations, I have already issued instructions to Rail Board to take care of that so that it is done within the time. माननीय सदस्यों ने प्रश्न किया था कि इलाहाबाद का क्या किया है? Allahabad is also a world-class station. आपने देखा कि कुम्भ मेला हुआ। क्या आपको पता है कि कुम्भ मेले में कितनी स्पेशल ट्रेंस चलाई गई? एक हजार से ज्यादा स्पेशल ट्रेंस चलाई गई। Only on 14th and 15th we disbursed two lakhs of passengers. Thousands of special trains चलाया। सभी लोगों को गंतव्य तक पहुंचाने का काम किया। आप इसके लिए तो हमें थोड़ा क्रेडिट दीजिए। कुम्भ मेले के लिए 40 करोड़ रुपया स्टेशन के लिए दिया था।

रेलवे आपका ही है, जब आप देखते हैं, मल्टी फैसिलिटीज के बारे में इंस्ट्रक्शंस दी हैं। The Railway Board will take care of it. I have said that within the Budget year, within the financial year, they have to spend the money. इसमें टेंडर के बारे में थोड़ी डिली-डेलिंग चल रही है। Wherever there is lacuna, I will tell, yes, I am not satisfied with that. I have instructed that it should be implemented as early as possible. That is also there.

जो डायग्नोस्टिक हैल्थ सैंटर्स हम लोगों ने हैल्थ मिनिस्टर के साथ बात करके दिये हैं, वे पचास सैंटर्स अभी हमें फर्स्ट फेज में लेने हैं, डायग्नोस्टिक सैन्टर, जो प्राइमरी हैल्थ सैंटर हैं। उसके बाद 25 हमारे सैकेन्डरी लैवल के हैं, जो अभी फर्स्ट फेज में करेंगे। उसके बाद 16 जो मल्टी टाइप बिग हास्पिटल होते हैं, वे हम करेंगे, बाकी फेज बाई फेज हम लोग हैल्थ मिनिस्टर के साथ बात करके करेंगे।

इसी तरह से एजूकेशन मिनिस्ट्री के साथ हम लोगों ने बात की है। With the help of HRD Ministry, we will give the land and they will provide the infrastructure. हम लोग एजूकेशन को भी आगे बढ़ाने के लिए जितनी भी हमारी रेल की जगह है, जितनी भी लैंड बैंक से आइडेन्टिफाई की है, उसमें हम लोग कालेज, यूनिवर्सिटी और इम्पार्टेन्ट इंस्टीट्यूशंस शुरू करेंगे। इसके लिए मैं श्री कपिल सिबल और श्री गुलाम नबी आजाद जी को धन्यवाद देना चाहती हूं और कु.शैलजा के साथ भी मेरी बात हुई है regarding the urban development. We can do some 'housing for all' and other programmes through the Urban Development Ministry also. इसके लिए उन्होंने बात की है, जब होंगे, तब आपको बतायेंगे, मैं आपको पहले बताना नहीं चाहती हूं, जब तक नहीं होंगे, मैं नहीं बताऊंगी।

New projects, route kilometres, wagon industry, coach industry, dedicated freight corridor मैंने बताया, लेकिन जो पीपीपी मोड का प्रोग्राम है, हम रेल का प्राइवेटाइजेशन नहीं करेंगे। ऐसा करने का हमारा वायदा नहीं है। लेकिन बहुत सारी जगहों पर रेल लाइनें बनानी हैं और उसके लिए रुपये कहां से आयेंगे। इसी के लिए हम लोगों ने कहा: 'We will give the economic share; you invest the money.' Two-three meetings are being organised by the Railway Board. I also, along with my Minister of State and other colleagues, met all the industrial houses, all the important chambers from the national level and from the State level also. We requested them: 'Look, we did not

have the money. The ready business is here. Railways will give you the ready business. You just invest your money; you will get your economic share. Connect the port; connect the coal area; connect the steel belt; connect the pilgrimage area; connect the universities; connect the tourist places; and connect the medical universities.'

Also, there are some socially desirable projects. What is not viable today, tomorrow it will be viable. If you want to set up a market complex, do you not think that an A1 railway station is important for that? If you set up a railway station, if you set up a railway line, automatically the business will come out because Railways are not only the lifeline of the country, they are the lifeline of our integration, and it is a real Hindustan. That is why we have decided that – we have 8000 railway stations – out of 8000 railway stations, 1000 stations will be kept for Adarsh Stations, multi-functional, world-class stations. I have instructed– every 15 days I do the full-Board meeting for safety, security and development –for rest of the 7000 stations, you go for PPP. You ask the people we are not selling the land, we are not going to hand it over to any private person but they will sponsor. They will go for beautification; they will set up the station as a good model so that everybody should get a dormitory. Even from halt station to small station to local to national, at every level, tell them to spend the money and they will do it.

Division-wise, already we have started the work also. Railways are creating their own brand through advertising agencies also. We are sure, the money will come out. We are not worried for that. It will take some time but money will automatically come out.

There are so many things to say. For passenger cleanliness, already we have a special drive. Within these three months, we have started special drive for cleanliness for passengers. Some people approached us that for cleanliness they want to sponsor. I said: 'No harm. अगर हमारे पास रुपये नहीं हैं और वे क्लीनलीनैस के लिए रुपये देना चाहते हैं तो why don't you do it?'

You will have to appreciate one thing that the Railway people are really experts to run the trains but they do not know how to run the business because they have not done that earlier. So, you have to give some time to them so that they will be convinced themselves first. We have to involve the Railway employees in this regard. That is why, we have set up our Experts Committee. I am proud to say that all the Railway Employees' Union, the Railway Officers' Union, and the Scheduled Castes and Scheduled Tribes Union have been involved in our Experts Committee. Everyday they are giving their opinion also. I am proud of our Railway employees. They are giving all their suggestions to us. I think, they do not know how to operate the business. But now-a-days, for commercial utilization of land, Railways will be the champion. They have started working. They have identified their role model. They are finalizing the papers. I think, they will do it within a time-frame. Only we have to give them some time because they were not habituated in that practice. I think, they will overcome the situation. I have that trust. I have that confidence. They will do it. I believe so. They are asking only for some time because they have to prepare themselves first.

If they do not know 'A', 'B', 'C' of business, I cannot do it from outside. They have to do it. They have to implement. We have to give the guidelines only. I am happy that they have accepted all these proposals.

Madam, several hon. Members have raised many points. ...(*Interruptions*) For small matters also, Members will get the reply. Whatever we can do, for small station matter, for PRS matter, we will do. ...(*Interruptions*) भागलपुर के लिए सौ एकड़ लैंड मांगी है। For Bhagalpur, they are waiting for 100 acres of land. ...(*Interruptions*)

जो छोटा-मोटा काम है, उसे हम देख लेंगे।

Madam, with these words, I would request the House to pass the Demands for Grants (Railways) for 2010-11.

MADAM SPEAKER: A number of cut motions have been moved by the Members to the Demands for Grants (Railways) for 2010-2011. Shall I put all the cut motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular cut motion to be put separately?

SEVERAL HON. MEMBERS: Please put all the cut motions to the vote of the House together.

MADAM SPEAKER: I shall now put all the cut motions which have been moved together to the vote of the House.

All the cut motions were put and negatived.

MADAM SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants (Railways) for 2010-2011 to the vote of the House.

The question is:

> "That the respective sums not exceeding the amounts shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2011, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16."

The motion was adopted.

MADAM SPEAKER: The Demands for Grants (Railways) for 2010-2011 are passed.